



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 21]

नई दिल्ली, मंगलवार, जनवरी 12, 2010/पौष 22, 1931

No. 21]

NEW DELHI, TUESDAY, JANUARY 12, 2010/PAUSA 22, 1931

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 8 जनवरी, 2010

सं. टीएमपी/54/2007-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963(1963 का 38वां) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतदद्वारा, हार्बर मोबाइल क्रेन्स का उपयोग करने के लिए प्रशुल्क तय करने हेतु पारादीप पत्तन न्यास के प्रस्ताव को, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/54/2007-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(दिसम्बर, 2009 के 30वें दिन पारित)

यह प्रकरण, पीपीटी में स्थापित हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रशुल्क तय करने हेतु पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 पीपीटी ने, पीपीटी स्थित एचएमसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क तय करने हेतु पीपीटी को संबोधित एबीजी हैबी इंडस्ट्रीज लिमि. (एबीजीएचआईएल) के दिनांक 2 अगस्त 2007 के प्रस्ताव की एक प्रति दिनांक 14 सितंबर 2007 के पत्र के अन्तर्गत अग्रेषित की थी। प्रस्ताव में सन्निहित मुख्य बिन्दु संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:-

(i) पीपीटी में सभी प्रकार के शुप्क बल्क कार्गो, मुख्य स्प्र से कोकिंग कोल और बल्क सामग्री जैसे, चूना पथर, हार्ड कोक और क्रोमाइट, सामान्य कार्गो, कतरनो (स्क्रैप) और कन्टेनरो इत्यादि के प्रहस्तन के लिए उपयोगकर्ताओं को सेवाएं प्रदान करने हेतु पीपीटी ने पीपीटी के भीतर एक एचएमसी की संस्थापना, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए 12 फरवरी 2007 को एबीजी एचआईएल के साथ 5 वर्ष की अवधि के लिए एक लाइसेंस एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर किए थे जो (इस अवधि के बाद) 5 वर्ष की अवधि के लिए नवीकृत किया जा सकेगा।

(ii) वर्ष 2007-08 से 2011-12 तक पांच वर्षों की अवधि के लिए अनुमानित माल गुजारी निम्नलिखित सारणी में दी गई है :-

(आंकड़े लाख स्प्रये में)

क्रम सं.	विवरण	वर्ष				
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-2011	2011-12
1.	कोयला	1.75	6.00	6.60	7.26	7.99
2.	कन्टेनर	0.90	1.80	2.70	3.60	5.40
	कन्टेनर (संख्या)	5000	10,000	15,000	20,000	30,000
3.	अन्य	0.35	0.70	0.77	0.85	0.93
	कुल यातायात टनों में	3.00	8.50	10.77	11.71	14.32

(iii) पूँजी-लागत का व्यौरा नीचे दिया गया है :-

(लाख स्प्रये में)

(क)	104 टन की अधिकतम उठान क्षमता वाली एक प्रयुक्त एचएमसी की लागत	1547.19
(ख)	पीपीटी को भुगतान किया गया एक मुश्त प्रीमियम	121.00

1668.19

(iv) अनुमानित प्रचालन लागत का व्यौरा निम्नलिखित सारणी में दिया गया है :-

(आंकड़े लाख स्प्रये में)

क्रम सं.	प्रचालन लागत	वर्ष					
			2007-08	2008-09	2009-10	2010-2011	2011-12
1.	कर्मचारियों का वेतन (प्रचालन)						
	(क) एक सुपर-वाइजर मैनेजर	2.10	4.41	4.63	4.86	5.11	

	(ख) 4 प्रचालक	4.80	10.08	10.58	11.11	11.67
	(ग) 4 टैली कलर्क	3.60	7.56	7.94	8.33	8.75
2.	कर्मचारियों का वेतन(अनुरक्षण) 3 तकनीशियन	3.60	7.56	7.94	8.33	8.75
3.	कर्मचारी कल्याण	2.10	4.41	4.63	4.86	5.11
4.	इधन और तेल-चिकनाई	14.40	42.24	56.92	74.46	104.15
5.	मरम्मत और अनुरक्षण	50.05	52.55	55.18	57.93	60.83
6.	बीमा	16.68	16.68	16.68	11.68	11.68
7.	कार्यालयीन-व्यय					
	(क) कर्मचारी	6.00	12.60	13.23	13.89	14.59
	(ख) अन्य	6.00	12.60	13.23	13.89	14.59
8.	भूमि किराया (150 वर्गमीटर)	0.38	0.80	0.84	0.88	0.92
9.	व्यापार संवर्धन	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00
10.	राजस्व / शेयर (दर प्रतिटन)	30.00	85.00	100.70	117.07	143.18
	कुल योग	151.75	184.86	205.09	223.43	259.20

(v) एबीजीएचआईएल ने निम्नलिखित दर प्रस्तावित की हैं :-

(क) सभी प्रकार के शुष्क-बल्क कार्गो, सामान्य कार्गो, कतरनों इत्यादि के प्रहस्तन के लिए उपयोग कर्त्ताओं द्वारा एचएमसी के उपयोग के लिए रु 64/- प्रति मीट्रिक टन

(ख) एक कन्टेनर का वज्ञन 18 मीट्रिक टन मानते हुए प्रति कन्टेनर रु 1000/-

(vi) प्रोजैक्टेड प्रचालन आय, प्रचालन लागत और नियोजित पूँजी पर अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ के आधार पर एबीजीएचआईएल ने 2007-08 से 2009-10 तक तीन वर्ष की अवधि के लिए प्रोजैक्टेड घाटे की वित्तीय स्थिति नीचे दिखाई गई है :-

(आंकड़े लाख रुपये में)

वर्ष के अन्त में	2007-08	2008-09	2009-10
प्रचालन आय	184	529	622
प्रचालन व्यय	133	241	276
मूल्य हास	334	334	334
उपरिव्यय	12	25	26
आरओसीई	232	182	130
घाटे	(294)	(71)	(14)
औसत		(119%)	

(ऐसा लगता है वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए घाटे की गणना करने में कुछ गलती हुई है)

2.2 पीपीटी ने कहा है कि एचएमसी के जरिए कार्गो प्रहस्तन के लिए उच्चतम दर रु 43/- प्रति मीट्रिक टन पर तय की जानी चाहिए। रु 43/- प्रति टन की दर तय करने के लिए प्रस्तुत की गई गणना

नियोजित पूंजी की गणना में पाई गई छोटी-मोटी त्रुटियों को सुधारने के बाद, निम्नलिखित सारणी में दिखाई गई है

(लाख रुपयों में)

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	कुल योग
यातायात (लाख मी.ट. में)	3.00	8.50	10.07	11.71	14.32	47.60
क्रेन की क्षमता (लाख मी.ट. में)	270.00	270.00	270.00	270.00	270.00	-
क्षमता का उपयोग	1.11%	3.15%	3.73%	4.34%	5.30%	-
आय	184.40	528.80	621.68	719.04	870.88	2924.80
व्यय (मूल्य द्वास और उपरिव्यय समेत)	256.33	377.33	413.33	448.56	510.48	2006.03
प्रचालन अधिशेष	-71.93	151.47	208.35	270.48	360.40	918.77
नियोजित पूंजी	1671.07	1581.09	1476.09	1364.76	1253.45	7346.46
नियोजित पूंजी पर 16% की दर से प्रतिलाभ	267.37	252.97	236.17	218.36	201.03	1175.90
क्षमता-उपयोग के लिए समायोजित आरओसीई	2.97	7.97	8.81	9.47	10.66	39.88
क्रेन से वसूल की जाने वाली राशि (व्यय + समायोजित आरओसीई)	259.30	385.30	422.14	458.03	521.14	2045.91

इस प्रकार,

उपयोगकर्ताओं से वसूल की जाने योग्य कुल राशि = रु 2045.91 लाख = रु 43.00 प्रति मी.ट.

कुल प्रहसित यातायात

3.1 धारा 48 के साथ पठित महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(4) यह अपेक्षा करती है कि धारा 42(3) के अन्तर्गत प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदत्त सहयोगी सेवाओं के बारे में दरों को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया जाना है। पीपीटी ने यह नहीं स्पष्ट किया था कि क्या पीपीटी और एबीजीएचआईएल के बीच यह व्यवस्था अधिनियम की धारा 42(3) के अन्तर्गत आती है या नहीं।

उन मामलों में जहां धारा 42(3) के अन्तर्गत प्राधिकार देने की व्यवस्था बीओटी एप्रीमेंट से इतर किसी अन्य उपकरण के माध्यम से है, वहां मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 में यह अपेक्षा की गई है कि इस प्रकार की सेवाओं के लिए अधिकतम / उच्चतम दरें इस प्राधिकरण द्वारा तय की जाएं जो अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना संबद्ध पत्तनों पर समान रूप से लागू हों। यदि, पीपीटी और एबीजीएचआईएल के बीच व्यवस्था बीओटी व्यवस्था वाले मार्ग से इतर मार्ग से है तो पीपीटी द्वारा अग्रेषित, संदर्भित प्रस्ताव में, प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अनुसार सुधार / परिवर्तन करने की आवश्यकता पड़ेगी।

3.2 जब, हमारे पत्र दिनांक 4 अक्टूबर 2007 और उसके बाद अनुस्मारक दिनांक 8 जनवरी 2008 के माध्यम से उपर्युक्त स्थिति, स्पष्टीकरण के लिए पीपीटी के सामने रखी गई थी तो पीपीटी ने दिनांक 18 फरवरी 2008 के अपने पत्र द्वारा निम्नानुसार उत्तर दिया था :-

(i) पीपीटी और एबीजीएचआईएल के बीच व्यवस्था महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(3) या धारा 42(4) के अन्तर्गत नहीं है। यह व्यवस्था पोतों से / पर कारों उतारने / चढ़ाने के लिए स्टीवेडोरों / आयातकों / निर्यातकों द्वारा किराए पर उपयोग किए जाने हेतु एक एचएमसी स्थापित करने, प्रचालित करने और उसका अनुरक्षण करने के उद्देश्य से पत्तन द्वारा एबीजीएचआईएल को पांच वर्ष के लिए जारी किए गए लाइसेंस के माध्यम से है।

(ii) इसी प्रयोजन से दो और क्रेने पत्तन में स्थापित किए जाने का प्रस्ताव है। इस प्रयोजन (उद्देश्य) के लिए निजी पक्षों द्वारा प्रस्तुत की जाने वाली ऐसी ही या अन्य प्रकार की क्रेनों से संबंध में उच्चतम दर तय किया जाना आवश्यक हो गया है।

(iii) इस प्रस्ताव को प्राधिकरण के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 द्वारा शासित माना जा सकता है यद्यपि यह ऐसी धाराओं की परिधि एवं परास में नहीं आता है।

4.1 निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, पीपीटी से प्राप्त हुआ प्रस्ताव संबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों (प्रतिक्रिया) के लिए अग्रेषित किया गया था।

4.2 संबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां, पीपीटी को फीड-बैक सूचनाओं के रूप में भेज दी गई थी। पीपीटी ने, उसके अपने प्रस्ताव पर उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों का उत्तर दिया है।

5.1 प्रस्ताव की आरंभिक छानबीन पर पीपीटी से अनुरोध किया गया कि वह संदर्भित प्रस्ताव पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। पीपीटी ने दिनांक 20 जून 2008 के पत्र के द्वारा अपना जवाब दाखिल किया। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न और पीपीटी द्वारा उनके जवाब दाखिल नीचे सारणी में दिए गए हैं:-

क्रम सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	पीपीटी के उत्तर
1.	पत्तन और एबीजीएचआईएल के बीच हस्ताक्षरित कन्सेशन एग्रीमेंट की एक प्रति	पीपीटी ने, पीपीटी और एबीजीएचआईएल के बीच हुए कन्सेशन एग्रीमेंट दिनांक 12.02.2007 की एक प्रति प्रस्तुत की है।
2.	पीपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या पत्तन ने, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से धारा 2.17.4 तक के प्रावधानों के अनुसार एचएमसी के लिए कोई तदर्थ व्यवस्था लागू की है ?	पत्तन ने, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से धारा 2.17.4 तक के प्रावधानों के अनुसार रु 43/- प्रति मीट्रिक टन की तदर्थ दर तय की है।
3.	पीपीटी एचएमसी की, विस्तृत कार्य-प्रणाली के साथ उसकी आकलित क्षमता (रेटिड केपेसिटी) प्रस्तुत करें।	आकलित क्षमता, निम्नानुसार 30 लाख टन प्रति वर्ष आकलित की गई है : 25 साइकिल्स x 20 टन x 20 घंटे x 300 दिन = 30,00,000 मी.ट. प्रतिवर्ष
4.	एक एचएमसी की क्षमता की गणना करने के लिए पीपीटी ने 270 लाख टन प्रतिवर्ष यातायात को आधार माना है। पीपीटी इस गणना का सत्यापन करे और एचएमसी की क्षमता की पुष्टि करे।	अधिक / उच्चतम दर की गणना करने के लिए पत्तन ने 30 लाख टन प्रतिवर्ष यातायात को आधार माना है।
5.	पीपीटी द्वारा प्रतिटन दर की गणना, एबीजीएचआईएल द्वारा प्रदत्त कार्गो अनुमान पर, अनुमानित खर्च पर आधारित है। प्रति टन उच्चतम दर किसी व्यक्तिगत (विशिष्ट) सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना तय की जानी चाहिए। दर का आकलन करने के लिए एक प्रचालक द्वारा प्रहस्तित यातायात की मात्रा नहीं, एक एचएमसी की आकलित क्षमता प्रासंगिक होनी चाहिए, पीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी को आकलित क्षमता के लिए अनुमानित व्यय को समायोजित करते हुए यथोचित रूप से सुधार जाना है।	प्रति टन दर की गणना, एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत यातायात और व्यय प्रोजैक्शन्स के आधार पर की गई है।
6.	कार्यालयीन व्यय के अन्तर्गत "अन्य" शीषक के अन्तर्गत अनुमानित व्यय का आधार स्पष्ट किया जाए।	"अन्य" शीषक के अन्तर्गत व्यय वैसे ही लिया गया है जैसा एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत किया गया है।
7.	पीपीटी, प्रस्तावित लेवी तय करने हेतु लागत की गणना में 10 लाख रूपये प्रतिवर्ष की राशि पर विचार करने का आधार स्पष्ट करे।	लागत की गणना में 10 लाख रूपये प्रतिवर्ष की राशि का शामिल किया जाना एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों के आधार पर है।

8.	प्रस्तावित लेवी तय करने हेतु लागत की गणना में रु 10/- प्रतिटन की राशि को राजस्व भाग माना गया है। रायल्टी के साथ वैसा ही व्यवहार किया जाना चाहिए जैसा संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 में प्रदत्त है।	
9.	उपरिव्यय का आधार और विस्तृत व्यौरा स्पष्ट किये जाएं।	उपरिव्यय का आधार और विस्तृत व्यौरा एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों के अनुसूत हैं।

5.2 पीपीटी ने पुष्टि की है कि इसने, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से धारा 2.17.4 के (प्रावधानों के) अनुसार रु 43/- प्रति टन की तदर्थ दर तय की है। पीपीटी ने तदर्थ-दर पर, एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत व्यय और यातायात प्रोजेक्शन्स के आधार पर आकलित की गई है। इसके आगे, पत्तन द्वारा तदर्थ-दर के प्रति संबद्ध उपयोगकर्ताओं की सहमति दर्शाने वाला कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किया गया। इस संबंध में एक प्रश्न के उत्तर में पीपीटी ने निम्नलिखित स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया गया है।

- (i) रु 43/- प्रतिटन की तदर्थ-दर, एबीजीएचआईएल द्वारा प्रस्तुत लागत व्यौरे के आधार पर आकलित की गई थी। चूंकि इस पत्तन पर समान सेवाओं के लिए प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, आसपास के पत्तनों पर समान सेवाओं के लिए प्रशुल्क को गणना में शामिल किया गया था। यह सुनिश्चित किया गया था कि वैज्ञाग (विशाखापत्तनम्) सी-पोर्ट पर और न्यू मंगलौर पत्तन पर समान सेवाओं के लिए प्रशुल्क (अब भी) रु 64/- प्रति टन पर जारी है।
- (ii) तदर्थ-दर पर संबद्ध उपयोग कर्ताओं की सहमति के संबंध में, पीपीटी पर एचएमसी प्रचालक पीपीटी के दरमान में व्यापक संशोधन के लिए प्रस्ताव का एक भाग था जिस पर 25 जुलाई 2005 को हुई बैठक में पत्तन उपयोग कर्ताओं के साथ चर्चा के बाद छोड़ दिया गया था। यद्यपि, पत्तन उपयोगकर्ताओं से इस संबंध में उनके विचार जानने के लिए कोई और बैठक आयोजित नहीं की गई थी, तदर्थ-दर पीपीटी के न्यासी मंडल की 7 नवंबर 2007 को हुई बैठक में, जिसमें उत्कल चैम्बर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री तथा पारादीप पत्तन स्टीवेडोर्स एसोसिएशन के प्रतिनिधि उपस्थित थे और उन्होंने चर्चा में भाग भी लिया था, तय की गई थी।

6.1 इस प्रकरण में 20 जून 2008 को पीपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। सीएचपीटी और संबद्ध उपयोग कर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

6.2 एबीजीएचआईएल ने दिनांक 25 जून 2008 के अपने पत्र के माध्यम से, संयुक्त सुनवाई में अपने बिन्दुओं पर जोर दिया और साथ में यह भी कहा कि जब से प्रशुल्क तय करने के लिए पीपीटी द्वारा प्रस्ताव दाखिल किया गया है डीजल की कीमत लगभग 25% बढ़ गई है और उसने ईंधन की बढ़ी हुई कीमत पर विचार करने तथा ईंधन में भावी वृद्धि को देखते हुए अन्तर्विष्ट यंत्रणा प्रदान करने का अनुरोध किया था।

6.3 वर्तमान कवायद, व्यक्तिगत / विशिष्ट प्रचालकों के संदर्भ के बिना एचएमसी के लिए उच्चतम प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। जैसाकि पीपीटी का प्रस्ताव पूरी तरह से एबीजीएचआईएल की एचएमसी की कार्य-प्रणाली / कार्यक्षमता पर आधारित है, पीपीटी के प्रस्ताव में कोई स्पष्टता नहीं है। पीपीटी ने संयुक्त सुनवाई में यह स्वीकार किया है कि उसने दो और क्रेनों के लिए, जो एबीजीएचआईएल की वर्तमान क्रेन से भिन्न होंगी, लाइसेंस प्रदान किया है। संयुक्त सुनवाई में जब इस विसंगति की ओर इशारा किया गया तो क्षमता के विभिन्न स्तरों के आधार पर और विभिन्न क्रेनों को यातायात के अनुमानित औसत आबंटन पर विचार करते हुए प्रस्ताव में संशोधन करना स्वीकार किया।

7.1 अनुस्मारकों के बाद पीपीटी ने दिनांक 5 नवंबर 2008 के पत्र द्वारा बताया कि इसने अपना संशोधित प्रस्ताव दिनांक 22 अगस्त 2008 के पत्र के अन्तर्गत प्रस्तुत कर दिया है। संशोधित प्रस्ताव में पीपीटी ने केवल एचएमसी की क्षमता को 30 लाख टन से सुधार कर 20 लाख टन कर दिया है। पीपीटी द्वारा दिनांक 22 अगस्त 2008 के पत्र के अन्तर्गत प्रस्तुत की गई लागत विवरणी दिखाती है कि पीपीटी ने क्षमता के विभिन्न स्तरों और विभिन्न क्रेनों को यातायात के अनुमानित औसत आबंटन के आधार पर प्रस्ताव को संशोधित नहीं किया गया है। इस स्थिति को सामने रखते हुए पीपीटी से पुनः अनुरोध किया गया कि वह अपना संशोधित प्रस्ताव पुनः दाखिल करे। कुछ अनुस्मारकों के बाद पीपीटी ने दिनांक 7 मई 2009 के पत्र से उत्तर दिया। पीपीटी द्वारा प्रस्तुत मुख्य मुद्दे संक्षेप में निम्नानुसार है :-

(i) पीपीटी ने बंदरगाह के भीतर तीन अलग-अलग पोतघाटों (बर्थस) में तीन एचएमसी, नीचे दिए विवरण के अनुसार एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लिमि. (एबीजीआईएल), जिंदल स्टील एंड पावर लिमि. (जेएसपीएल) और चेनई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (सीआरईडब्ल्यू) से प्रचालित करवाई हैं :-

विवरण	एबीजीआईएल	जेएसपीएल	सीआरईडब्ल्यू
स्थान	सीक्यू-III	सीक्यू-II	ईक्यू-III
क्रय मूल्य	रु 16.68 करोड़	रु 37.32 करोड़	रु 25.13 करोड़
क्रेन क्षमता	140 टन	100-140 टन	80-100 टन
कार्गो प्रहस्तन क्षमता	20,000.00 टन	20,000.00 टन	15 लाख टन
यातायात आबंटन	20 लाख टन	20 लाख टन	15 लाख टन
पकड़ क्षमता	35 सीबीएम	41 सीबीएम	30 सीबीएम
पत्तन को लाइसेंस शुल्क	रु 10/- प्रतिटन	रु 30/-प्रतिटन	रु 32.60 प्रतिटन
पत्तन को अफ्रंट शुल्क	रु 1.20 करोड़	रु 6.0 करोड़	शून्य
खरीदी माह / वर्ष	8/2007	3/2009	3/2009
लाइसेंस एग्रीमेंट की अवधि (5 वर्ष)	12.2.2007 से 11.2.2012	21.3.2009 से 20.3.2014	26.2.2009 से 25.2.2014

(ii) (क) जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू ने अपने-अपने लागत पत्रक दाखिल किए जिनके अनुसार क्रेनों को प्रचालित करने की दरें क्रमशः रु 124.50 प्रतिटन और रु 121.83 प्रति टन निर्धारित हुईं। बाद में, पक्षों ने दरों को संशोधित कर क्रमशः रु 105.72 प्रतिटन और रु 88.22 प्रति टन निर्धारित किया। पक्षों की लागत विवरणियों की जांच-पड़ताल करने के बाद पीपीटी ने दरों को निम्नानुसार सुनिश्चित किया है :-

(i) जेएसपीएल 140 टन क्षमता रु 64.22 प्रतिटन
(ii) सीआरईडब्ल्यू 100 टन क्षमता रु 69.65 प्रतिटन

(पीपीटी ने जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू द्वारा किए गए यातायात-अनुमान को बढ़ाया है और जेएसपीएल के अनुमानित प्रचालन व्यय की कुछ मदों को घटाया है जिसके परिणामस्वरूप, पत्तन ने संबद्ध पक्षों द्वारा प्रस्तावित दरों की अपेक्षा कम दरें प्रस्तावित की हैं)

(ख) जैसे कि पहले सूचित किया जा चुका है एबीजीआईएल की 140 टन क्षमता वाली क्रेन के लिए दर रु 43/- प्रति टन है।
(ग) पीपीटी ने जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर लागत-पत्रक तैयार किए और उनके द्वारा संचालित क्रेनों के लिए दरें, नीचे दर्शाएं विवरण के अनुसार, निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क में बदल दी गई हैं :-

जेएसपीएल		सीआरईडब्ल्यू		अन्युक्ति
औसत कार्य निष्पादन / प्रतिदिन	दर प्रतिटन	औसत कार्य-निष्पादन / प्रतिदिन	दर/ प्रतिटन	दंड / पुरस्कार
15000 टन तक	रु 64.00	10,000 टन तक	रु.69.00 (*)	आधार-दर
15001 टन से अधिक	रु 67.00	10,001 टन से अधिक	रु 72.00	5% पुरस्कार
12000 टन से कम	रु 61.00	8,000 टन से कम	रु 66.00	5% दंड

* (पीपीटी ने आधार दर रु 72/- दर्शायी है जो ठीक नहीं लगती है, जैसी कि लागत विवरणी से दिखाई पड़ती है। ऊपर दिखाई गई दर रु 69/- लागत विवरणी स्थिति सही-सही प्रतिबिम्बित करती है।)

(iii) एचएमसी से कभी-कभी यह अपेक्षा की जाती है कि वे कन्टेनरों, हैवी लिफ्ट स्टील, प्रोजेक्ट कार्गो इत्यादि का, उपयोग कर्त्ताओं की मांग पर, प्रहस्तन करें। चूंकि लगाने के लिए कोई दर उपलब्ध नहीं है, न्यासी मंडल ने 7 नवंबर 2007 को हुई अपनी बैठक में ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए रु 1000/- प्रतिटन की दर से एक तदर्थ-दर को अनुमोदन प्रदान किया है।

(iv) पीपीटी द्वारा तय की गई तदर्थ दरे मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.4 तक के अनुसार हैं।

7.2 पीपीटी ने, जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू द्वारा एचएमसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क तय करने के प्रयोजन से उपयोग कर्त्ताओं के साथ आयोजित बैठक का कार्यवृत्त दिनांक 9 मई 2009 के पत्र के अन्तर्गत अग्रेशित किया है। आमतौर पर उपयोग कर्त्ताओं ने कहा है कि सभी तीनों क्रेनों के लिए दरे समान होनी चाहिए।

7.3 एबीजीएचआईएल ने, दिनांक 12 मई 2009 के पत्र के माध्यम से जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू द्वारा प्रचलित एचएमसी के लिए दरों के निर्धारण का संदर्भ देते हुए कहा है कि पीपीटी ने, एबीजीएचआईएल द्वारा संस्थापित एचएमसी के लिए पीपीटी द्वारा संस्तुत तदर्थ-दर की तुलना में जेएसपीएल और सीआरईडब्ल्यू द्वारा प्रचलित एचएमसी के लिए उच्चतर दरों को अनुमोदन प्रदान किया है। एबीजीएचआईएल ने आगे कहा है कि पीपीटी ने उच्चतर दरों की सिफारिश संयुक्त सुनवाई में प्रदत्त इशारे का, कि पीपीटी में प्रचलित होने वाली सभी एचएमसी को एक ही दर प्रभारित करने की अनुमति दी जाएगी। एबीजीएचआईएल ने यह सुनिश्चित करने का अनुरोध किया है कि पीपीटी में सभी एचएमसी के लिए एक ही प्रशुल्क तय किया जाए।

8.1 संयुक्त सुनवाई के बाद पीपीटी द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव क्रेन-आपूर्तिकर्त्ताओं की एचएमसी के लिए प्रचालक वार प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। यह काव्यायद, पीपीटी में एचएमसी के उपयोग के लिए, अलग-अलग / विशिष्ट प्रचालकों का संदर्भ लिए दिना, उच्चतम दर निर्धारित करने हेतु है। अतएव, पीपीटी को पुनः सलाह दी गई थी कि वह अपने प्रस्ताव की समीक्षा करे और यिभिन्न क्रेनों को यातायात के अनुमानित औसत आवंटन को ध्यान में रखते हुए निष्पादन के विभिन्न स्तरों के आधार पर उच्चतम दर प्रस्तावित करे। पीपीटी को यह स्पष्ट कर दिया गया था कि यह प्राधिकरण, एक अन्तरिम उपाय के रूप में भी प्रचालक-वार दरों पर विचार करने की स्थिति में नहीं होगा।

8.2 (क) पीपीटी ने, दिनांक 14 मई 2007, 22 अगस्त 2008 और 7 मई 2009 के माध्यम से प्रस्तुत किए गए अपने पिछले प्रस्तावों के स्थान पर एक संशोधित प्रस्ताव, दिनांक 19 जून 2009 के अपने पत्र के माध्यम से प्रस्तुत किया पीपीटी द्वारा उठाए गए मुख्य बिन्दु संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:-

(i) पीपीटी में संरक्षित सभी एवं एसी लागत-दिवारण व अप्र० एवं प्रस्तावित विभिन्न द्वारा प्रस्तुत लागत-दिवारण व अप्र० एवं प्रस्तावित विभिन्न द्वारा जग दरी जी नामना करते राज्य उपर्याप्त विभिन्न द्वारा है। पीपीटी द्वारा पीपीटी स्थित विभिन्न द्वारा जी दिए प्रस्तावित विभिन्न दिवारण से जुड़ा प्रश्नलक्षण स्थित राज्यों में दिया गया है।

(ii) विभिन्न द्वारा प्रस्तुत लागत-दिवारण व अप्र० एवं प्रस्तावित विभिन्न द्वारा जग दरी जी नामना करते राज्य उपर्याप्त विभिन्न द्वारा है। पीपीटी द्वारा पीपीटी स्थित विभिन्न द्वारा जी दिए प्रस्तावित विभिन्न दिवारण से जुड़ा प्रश्नलक्षण स्थित राज्यों में दिया गया है।

क्रम सं.	ओसत दैनिक क्रेन विष्टाइनता, मी.ट. में	दर प्रति दिन
1.	7000 मी.ट. तक	₹ 40.00
2.	7001 से 8000 मी.ट. तक	₹ 45.00
3.	8001 से 10,000 मी.ट.	₹ 50.00
4.	10,001 से 12,000 मी.ट.	₹ 55.00
5.	12,001 से 14,000 मी.ट.	₹ 65.00
6.	14,000 मी.ट. से अधिक	₹ 70.00

(ख) पीपीटी ने दरों को लागू करने की शर्तित रूप से दो दो दिनों के प्रत्येक दिवारण की है।

9.1 पीपीटी ने दिनांक 6 अगस्त 2009 अंतर्गत 2010 के वर्ष के प्रत्येक दिवारण के मार्ग से उपर्युक्त प्रत्यावर्त को और अधिक सांख्यिक लिया है जिसका सामान्य रूप नीचे दिया गया है।

(i) 100 टन की क्षमता वाली क्रेन की वार्षिक क्षमता २५ लाख टन मात्रता द्वारा वार्षिक राजस्व अपेक्षा अनुमानित संचालन लागत और विवरित दूसरी दर प्रति दिन ₹ 12.57 करोड़ परिवर्गित करते हुए, पत्तन ने ओसतम 7000 टन कार्य-विष्टाइन रु. 40.00 दर प्रति टन की दर प्रस्तावित की है।

(ii) पत्तन ने सभी प्रकार की 1 क्षमताओं की प्रत्यावर्ती के दिए लागू करने की विष्टाइनता से जुड़ी दर, जैसे कि नीचे सारणी में दो दो दिनों के प्रत्येक दिवारण की है।

प्रतिदिन की कार्य-विष्टाइनता, मीट्रिक टन में	दर प्रति दिन (₹ में)
6000 टन तक	40
6001 - 7000 टन तक	45
7001 - 8000 टन तक	50
8001 - 9000 टन तक	55
9001 - 10,000 टन तक	60
10001 - 11,000 टन तक	65
11001 और अधिक	70

(iv) ओसत प्रति दिन विष्टाइन का एवं विष्टाइनता प्रति दिन का सूत्र नीचे दार्शन है:-
एवं एमरसी द्वारा लदान की गई / उत्तरी गढ़ कुल मात्रा
----- x 24 घण्टा
प्रति दिन से पूर्णता तक लिया गया कुल समय

(v) पीपीटी द्वारा प्रस्तावित अन्य विष्टाइन व शर्तें नीचे दिया गया हैं:-

(क) यदि एक एचएमसी दूसरी एचएमसी या ईएलएल क्रेन के साथ काम करती है तो क्रेन की पोतधाट प्रतिदिन कार्य-निष्पादनता, एचएमसी के लोडमीटर द्वारा रिकार्ड की गई मात्रा के आधार पर सुनिश्चित की जाएगी ।

(ख) क्रेन में दीर्घकालिक खराबियों के मामले में एचएमसी द्वारा प्रहस्ति मात्रा का निर्धारण, खराबी से पहले (क्रेन द्वारा) लादे गए / उतारे गए कार्गो की मात्रा को क्रेन के काम के घंटों से विभाजित कर, उसके परिणाम को 24 से गुणा करके किया जाएगा ।

(ग) किसी ऐसे कारण से, जिसके लिए एचएमसी को उत्तरदायी न ठहराया जा सके एचएमसी का प्रचालन लगातार दो घंटे से अधिक तकने के मामले में, पोत में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को समुचित छूट प्रदान की जाएगी । यदि एचएमसी दो घंटे से कम समय के लिए रुकती है तो उपर्युक्त प्रयोजन के लिए उस पर विचार नहीं किया जाएगा । यदि एचएमसी अपनी किसी वजह से रुकती है तो कोई छूट नहीं दी जाएगी । एचएमसी के काम करने के दौरान लदान / उत्तराई में आई सभी रुकावटों को, दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में स्टीवेडोर द्वारा प्रमाणित किया जाना है ।

(घ) कार्गो के लदान / उत्तराई के आरंभ से इसकी पूर्णता तक, पोत के लिए औसत पोतधाट प्रतिदिन निष्पादनता के अनुसार, लादे / उतारे गए कार्गो की पूरी मात्रा के लिए पत्तन उपयोग कर्त्ताओं से वसूली हेतु क्रेन किराया प्रभार की समुचित दर का चयन किया जाएगा ।

(ड) एचएमसी में खराबी के अध्यवा उसके काम न करने के कारण यदि पोत को स्थलान्तरित करना पड़ता है तो पोत को पत्तन से लंगरगाह तक स्थलान्तरित करने के प्रभारों के साथ, क्रेन प्रचालक से एक लाख रुपये का अर्थ-दड भी वसूल किया जाएगा । इस प्रकार वसूल किए गए रथलान्तरण प्रभार पोत के एजेन्ट को वापिस कर दिए जाएंगे और अर्थदण्ड पत्तन के पास रह जाएगा ।

(च) एचएमसी के लिए, ऊपर दर्शाया गया, निष्पादनता जुड़ा प्रशुल्क सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो के लिए है । यदि क्रेन को कन्टेनर्स, हैवी लिफ्ट, स्टील की सामग्री, प्रोजेक्ट कार्गो इत्यादि लादने / उतारने के लिए लगाया गया है तो पकड़ (ग्रैव) को हटाने और दोबारा लगाने की आवश्यकता है । इसलिए, उपयोगकर्त्ताओं को हुक आपरेशन के लिए गैब हटाए जाने के समय से ऊपर की गई गणना के अनुसार रु 30,000/- प्रति घंटा की दर से, प्रति घंटा दर का भुगतान करना होगा ।

(छ) औसत कार्य-निष्पादनता पर विवाद होने की स्थिति में, पत्तन न्यास का निर्णय फाइनल और बाध्यकारी होगा ।

9.2 उपर्युक्त प्रस्तावित निष्पादनता सम्बद्ध प्रशुल्क के लिए अनुमोदन मांगने के अलावा, पीपीटी ने इसके द्वारा पहले सितंबर 2007 और मई 2009 में प्रस्तावित प्रचालकवार अंतरिम प्रशुल्क की वसूली के लिए अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया था ।

10. इस प्राधिकरण ने पीपीटी से अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण मांगने का निर्णय लिया । तदनुसार अपने पत्र दिनांक 29 अक्टूबर 2009 के द्वारा पीपीटी से अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रदान करने का अनुरोध किया गया । एक अनुस्मारक के बाद पीपीटी ने दिनांक 10 नवम्बर 2009 के माध्यम से उत्तर दिया । हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण और उन पर पीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर सारणीरूप में नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	मांगी गई अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण	उस पर पीपीटी का उत्तर																																								
(i)	पीपीटी में एचएमसी का प्रचालन आरम्भ होने से सितम्बर 2009 तक पीपीटी एचएमसी द्वारा प्रहसित कार्गो की मात्रा (थ्रुपुट) का विवरण प्रस्तुत है ।	<p>प्रत्येक पक्ष द्वारा प्रहसित कार्गो की वार्षिक मात्रा एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">काम 17.11.2007 को आरम्भ हुआ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td><td>7,23,609</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>1,828,884</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>1,37,269</td></tr> </tbody> </table> <p>चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">काम 15.04.2009 को आरम्भ हुआ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td><td>0</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>0</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>789,870</td></tr> </tbody> </table> <p>जिदल स्टील एंड पावर</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">काम 23.04.2009 को आरम्भ हुआ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td><td>0</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>0</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>1,008,783</td></tr> </tbody> </table>	काम 17.11.2007 को आरम्भ हुआ		2007-08	7,23,609	2008-09	1,828,884	2009-10	1,37,269	काम 15.04.2009 को आरम्भ हुआ		2007-08	0	2008-09	0	2009-10	789,870	काम 23.04.2009 को आरम्भ हुआ		2007-08	0	2008-09	0	2009-10	1,008,783																
काम 17.11.2007 को आरम्भ हुआ																																										
2007-08	7,23,609																																									
2008-09	1,828,884																																									
2009-10	1,37,269																																									
काम 15.04.2009 को आरम्भ हुआ																																										
2007-08	0																																									
2008-09	0																																									
2009-10	789,870																																									
काम 23.04.2009 को आरम्भ हुआ																																										
2007-08	0																																									
2008-09	0																																									
2009-10	1,008,783																																									
(ii)	पीपीटी प्रहसित वस्तुओं का टर्नों के आधार पर व्यौरा प्रस्तुत करें ।	<p>प्रहसित वस्तुओं का ब्यौरा एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>कार्गो</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कोयला</td><td>398,409</td><td>929,820</td><td>107,142</td></tr> <tr> <td>लोह अयस्क</td><td>176,958</td><td>809,683</td><td>8,224</td></tr> <tr> <td>सीमेट विलंकर</td><td>-</td><td>-</td><td>5,559</td></tr> <tr> <td>प्रोजेक्ट कार्गो</td><td>105</td><td>-</td><td>208</td></tr> <tr> <td>क्रोम अयस्क</td><td>53,250</td><td>20,000</td><td>661</td></tr> <tr> <td>लाइम स्टोन</td><td>-</td><td>15,864</td><td>15,475</td></tr> <tr> <td>मैग्नीज अयस्क</td><td>25,225</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>ग्रेनुलेटिड स्लेग</td><td>-</td><td>16,600</td><td>-</td></tr> <tr> <td>कुल</td><td>723,609</td><td>1,828,884</td><td>137,269</td></tr> </tbody> </table>	कार्गो	2007-08	2008-09	2009-10	कोयला	398,409	929,820	107,142	लोह अयस्क	176,958	809,683	8,224	सीमेट विलंकर	-	-	5,559	प्रोजेक्ट कार्गो	105	-	208	क्रोम अयस्क	53,250	20,000	661	लाइम स्टोन	-	15,864	15,475	मैग्नीज अयस्क	25,225	-	-	ग्रेनुलेटिड स्लेग	-	16,600	-	कुल	723,609	1,828,884	137,269
कार्गो	2007-08	2008-09	2009-10																																							
कोयला	398,409	929,820	107,142																																							
लोह अयस्क	176,958	809,683	8,224																																							
सीमेट विलंकर	-	-	5,559																																							
प्रोजेक्ट कार्गो	105	-	208																																							
क्रोम अयस्क	53,250	20,000	661																																							
लाइम स्टोन	-	15,864	15,475																																							
मैग्नीज अयस्क	25,225	-	-																																							
ग्रेनुलेटिड स्लेग	-	16,600	-																																							
कुल	723,609	1,828,884	137,269																																							

1000 JOURNAL OF CLIMATE

देशी रुपया कीमितिये वर्क्स	
वर्ष की तिथि 16.04.2009	
क्रमांक	वर्ष
क्रमांक	1995
रुपया	10055
रुपया	6691
संक्षिप्त रूपीय	-
क्रमांक	5008

संख्या	१२४३२२०४०३०४४
तिथि	२३.०४.२००९
माह	२००९-१०
वर्ष	१९९९
प्राप्ति	११७९९
प्राप्ति दर	११५६७
प्राप्ति दर	१२४३१
प्राप्ति दर	११३४९

(iv) वर्तमान क्वायद किसी व्यक्तिगत / विशिष्ट प्रचालक के उल्लेख के बिना, पीपीटी में एचएमसी के उपयोग के लिए उच्चतम दर तय करने के लिए है । यह स्थिति पीपीटी को दिनांक 17 जून 2008 के हमारे पत्र द्वारा जून 2008 में सूचित कर दी गई थी और यही स्थिति पीपीटी को 20 जून 2008 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में भी स्पष्ट कर दी गई थी बाद में भी दिनांक 12 जन. 2009, 6 मई 2009 और 19 जून 2009 के अपने पत्रों द्वारा इस स्थिति पर जोर दिया गया था । पीपीटी से हमने 18 जून 2009 के अपने पत्र के माध्यम से अन्य बातों के साथ यह भी आग्रह किया गया था कि वह अंतरिम उपाय के रूप में भी प्रचालकवार दरों पर विचार न करे । दिनांक 6 अगस्त 2009 के पत्तन के पत्र के संदर्भ में पीपीटी को यह बताना है कि प्राधिकरण द्वारा इस संबंध में दी गई पिछली सलाह पर उसने अमल क्यों नहीं किया । पीपीटी इस बात को नोट कर ले कि प्राधिकरण इस प्रकरण में प्रचालकवार दरों को न तो मंजूर करेगा और न हो उनका समर्थन करेगा ।

(i) पत्तन ने अलग-अलग तिथियों को अलग-अलग शर्तों और निवधनों पर तीन अलग-अलग आपूर्तिकर्ताओं से तीन हार्डर मोबाइल क्रेने संस्थापित करवाई ।

(ii) क्रेनों की क्षमता भी अलग-अलग है । एबीजी क्रेन की क्षमता 140 मी.टन है, जेएसपीएल क्रेन की क्षमता 100 मी.टन है और चेन्नई राधा क्रेन की क्षमता 80 मी.टन है ।

(iii) एबीजी क्रेन फरवरी 2007 में, चेन्नई राधा क्रेन फरवरी 2009 में और जेएसपीएल क्रेन अप्रैल 2009 में प्रचालित की गई ।

(iv) जबकि एबीजी क्रेन पहले से प्रयोग में लाई जा चुकी थी, चेन्नई राधा और जेएसपीएल क्रेने विलकूल नई क्रेने हैं । इन क्रेनों के खरीद मूल्यों में व्यापक अंतर है । उनकी घोषणाओं के अनुसार एबीजी क्रेन को रु.16.68 करोड़ में खरीदा गया था, जेएसपीएल को रु. 37.32 करोड़ में और चेन्नई राधा को 25.13 करोड़ में खरीदा गया था ।

(v) निविदाओं की शर्त के अनुसार इन प्रचालकों द्वारा पत्तन को भुगतान किया जा रहा उपयोगकर्ता शुल्क भी भिन्न भिन्न है । पत्तन को एबीजी रु. 10.00 प्रति टन की दर से, चेन्नई राधा को रु. 32.60 प्रति टन की दर से और जेएसपीएल को रु. 30.00 प्रति टन की दर से उपयोगकर्ता शुल्क का भुगतान करते हैं ।

(vi) पत्तन को एबीजी ने 1.20 करोड रुपये और जेएसपीएन ने 6 करोड रुपये अपफ्रंट प्रीमियम के रूप में भुगतान किये हैं । चेन्नई राधा ने पत्तन को कुछ भी अपफ्रंट प्रीमियम का भुगतान नहीं किया है ।

(vii) कार्गो की उत्तराई / लदान के लिए क्रेनों द्वारा काम में लगाये गये ग्रैब भी व्यापक रूप से भिन्न हैं । एबीजी का ग्रैब 35 सीबीएम का, चेन्नई राधा का ग्रैब 30 सीबीएम का और जेएसपीएल का ग्रैब 41 सीबीएम का है ।

(viii) पत्तन न्यास ने एबीजी मोबाइल हार्डर क्रेन (एचएमसी) के लिए दर के अनुमोदन हेतु अपना प्रस्ताव दिनांक 14.09.2007 के अपने पत्र द्वारा प्रस्तुत किया

गया था । अन्य दो क्रेनों की संस्थापन अप्रैल 2009 में की गई थी । यदि टीएमपी ने मोबाइल क्रेनें किराये पर लेने की दर की मंजूरी 2008-09 में ही सूचित कर दी होती तो पत्तन उन्हें ध्यान में रखकर, अन्य दो क्रेनों की संस्थापना के लिए निविदायें आमंत्रित कर लेता । चूंकि, टीएमपी (प्राधिकरण) द्वारा अनुमोदित कोई भी दर उपलब्ध नहीं थी, पत्तन को अपक्रंट किराया दर अधिसूचित किये बिना निविदाओं को अंतिम रूप देना पड़ा था ।

(ix) प्रचालकवार दरों को, न्यासी मंडल द्वारा, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एक दर के अभाव में अनुमोदन प्रदान किया गया है जो संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.2 और 2.17.3 के अनुरूप है ।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, पत्तन उपयोगकर्ताओं के हितों की रक्षा के लिए, 3 अलग-अलग क्रेनों के लिए जो एक दूसरे से अनेक मामलों में भिन्न हैं, तीन अलग-अलग दरें वसूलने के अलावा कोई अन्य विकल्प नहीं है ।

एक बार निष्पादनता से जुड़ी अकेली दर प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित हो जाये तो भविष्य में पत्तन द्वारा उसी को लागू किया जायेगा और तीन क्रेनों के लिए तीन दरें प्रभारित करने की वर्तमान व्यवस्था भविष्य के लिए बंद कर दी जायेगी ।

11. प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएं इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं । प्राप्त की गई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई जिरह के सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भिजवाये जायेंगे । ये हमारे वेब साइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं ।

12. प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

(i) इस प्राधिकरण ने, दरमान के सामान्य संशोधन के लिए पीपीटी द्वारा दाखिल किये गये प्रस्ताव को निपटाते हुए 12 अक्टूबर 2007 को एक आदेश पारित किया था । पीपीटी ने तब, अन्य बातों के साथ-साथ पत्तन क्षेत्र के भीतर एचएमसी संस्थापित करने हेतु निजी प्रचालकों को अनुज्ञा प्रदान करने के लिए एक दर प्रस्तावित की थी । कार्रवाई के दौरान, जिसकी पराकाष्ठा 12 अक्टूबर 2007 के आदेश में हुई, पत्तन से अनुरोध कियागया कि वह लागत व्यौरे के साथ नया प्रभार लगाने की आवश्यकता को विस्तार से समझाये । पत्तन ने बाद में बताया कि खुली

नियिदा प्रक्रिया के माध्यम से एक सेवा-प्रदाता का चयन किया गया है और क्रेन को किराए पर लेने वालों से प्रभार वसूलना तय किया गया था। अतएव, पत्तन ने अनुरोध किया था कि उसके पिछले प्रस्ताव को वापिस लिया गया मान लिया जाए। इस पृष्ठ भूमि में पीपीटी ने, पत्तन क्षेत्र के भीतर एचएमसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु सितम्बर 2007 में एक अलग प्रस्ताव दाखिल किया था।

- (ii) कार्गो-प्रहस्तन के लिए उपयोगकर्ताओं को सेवा प्रदान करने के प्रयोजन से, अलग-अलग लाइसेंस-एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर करने की तिथि से 5 वर्ष की अवधि के लिए, पत्तन क्षेत्र के भीतर एचएमसी की संस्थापना, प्रचालन और रखरखाव करने हेतु पीपीटी ने कुछ निजी क्रेन प्रचालकों को लाइसेंस प्रदान किए हैं। क्रेन आपूर्तिकर्ताओं को लाइसेंस प्रदान करने हेतु पीपीटी ने भुगतान के रूप में रेवेन्यू-शेयरिंग-मॉडल का अनुसरण किया है। क्रेन के उपयोगकर्ताओं से क्रेन किराया प्रभार उगाहने के लिए पत्तन द्वारा क्रेन-आपूर्तिकर्ताओं को अधिकृत किया गया है।
- (iii) जैसाकि पहले भी वर्णन आया है कि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के साथ पठित धारा 42(4) में अपेक्षा की गई है कि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(3) के अन्तर्गत अधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदत्त विशिष्ट सेवाओं के संबंध में दरों को यह प्राधिकरण अधिसूचित करे। उन मामलों में, जहां धारा 42(3) के अन्तर्गत प्राधिकरण व्यवस्था बीओटी कन्सेशन एग्रीमेंट से इतर रास्ते से की गई है, वहां मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 7.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करती है कि वह अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना ऐसी सेवाओं के लिए उच्चतम दर तय करे जिसे संबंधित पत्तनों पर समान रूप से लागू किया जाए। पीपीटी और क्रेन प्रचालकों के बीच व्यवस्था कथित रूप से बीओटी व्यवस्था नहीं है। किन्तु क्रेन संबंधी सुविधा का प्रावधान महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अन्तर्गत सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है और, अतएव क्रेन संबंधी सुविधा प्रदान करने के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा नियमित किया जाना है। अब चाहे पत्तन यह सेवा स्वयं प्रदान करे या ऐसा करने के लिए किसी निजी प्रचालक को अनुज्ञा प्रदान करे, इस स्थिति में तो परिवर्तन नहीं होने वाला है। अतएव, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शीयों की धारा 7.2 का अनुसरण करते हुए इस प्रकरण को क्रेन संबंधी सेवा के लिए उच्चतम दर निर्धारित करने के लिए लिया गया है। पीपीटी ने, विशेष रूप से, इसके प्रस्ताव को मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शीयों की धारा 7.2 के अन्तर्गत व्यवहार करने का अनुरोध किया है।
- (iv) पीपीटी में एचएमसी के प्रचालन की प्राधिकरण व्यवस्था पत्तन के प्रस्ताव से स्पष्ट नहीं थी। इसलिए, पीपीटी को सूचित किया गया था कि उससे इस संबंध में स्पष्टीकरण प्राप्त करने के बाद ही इसके प्रस्ताव को प्रशुल्क प्रकरण के रूप में पंजीकृत किया जाएगा। पीपीटी ने, पीपीटी में एचएमसी के प्रचालन के लिए प्राधिकरण व्यवस्था को स्पष्ट करने में लगभग 5 महिने का समय लगा दिया। पीपीटी से, हमारे पत्र दिनांक 4 मार्च 2008 के माध्यम से मार्च 2008 में सलाह दी गई थी जिस पर दिनांक 18 जून 2008 के हमारे पत्र द्वारा जोर दिया गया था कि इस मामले में प्रशुल्क किसी विशिष्ट प्रचालक के संदर्भ के बिना तय किया जाएगा। जून 2008 को हुई संयुक्त सुनवाई में भी पीपीटी को यह पुनः स्पष्ट किया गया था कि वह अपने प्रस्ताव को, अलग-अलग प्रचालकों के संदर्भ के बिना, क्षमता के विभिन्न स्तरों के आधार पर संशोधित करे। लगभग 11 माह बाद मई 2009 को पीपीटी द्वारा दाखिल किये गये प्रस्ताव में पाया गया कि वह प्रचालक वार प्रशुल्क की सिफारिश करता है। पीपीटी को यह पुनः बताने के बाद, पत्तन ने अपना दूसरा संशोधित प्रस्ताव दिनांक 6 अगस्त 2009 के अपने पत्र के अन्तर्गत दाखिल किया है।

एचएमसी के प्रचालन के लिए प्राविकरण-व्यवस्था के बारे में स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने में अलग-अलग प्रचालकों के संदर्भ के बिना, एचएमसी के उपयोग के लिए उच्चतम दरे तय करने हेतु संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने में पीपीटी द्वारा लगाए गए समय के कारण इस प्रकरण को एक तर्कसंगत समय में अंतिम रूप देने में विलम्ब करवाई है।

(v) दिनांक 17 अगस्त 2009 के अपने पत्र के माध्यम से भेजे गए सुधारों के साथ संशोधित प्रस्ताव दिनांक 6 अगस्त 2009 पर विचार किया गया और निम्नलिखित पैराग्राफों में उसका विश्लेषण किया गया।

(vi) चूंकि पीपीटी के संशोधित प्रस्ताव को अलग-अलग प्रचालकों के संदर्भ के बिना उच्चतम दरे निर्धारित करनी है और दरों को कार्य-निष्पादनता से भी जोड़ना है, इसने अपना प्रस्ताव कुछ धारित मानकों और परिमापकों के आधार पर तैयार किया है। मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.4.1 पतन प्रचालनों के प्रत्येक अवयव की मानक संबंधी लागत का विकास करने के लिए प्रयास करने की अपेक्षा करती है। चूंकि धारा 2.4.1 के अन्तर्गत मानकों का अलग समुच्चय विकरित नहीं किया गया है, 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में निर्धारित मानकों पर ही, पीपीटी द्वारा अग्रीकृत मानकों की तार्किकता का परीक्षण करने हेतु भरोसा किया गया है। कार्य-क्षमता से जुड़ा प्रशुल्क मानक-संबंधी दृष्टिकोण के आधार पर तय करने से एक प्रचालक को अपने प्रचालनों में दक्षता लाने को प्रोत्साहन मिलेगा और उपयोगकर्ताओं की अक्षम प्रचालन से रक्षा होगी।

(क) 30 साइकिल प्रतिघंटा के सुविचारित साइकिल समय और 20 टन प्रति साइकिल की सुविचारित लदान दर पर विचार करते हुए पतन ने, वर्ष में एचएमसी के काम के घंटे 4000 गिनते हुए, 100 टन एचएमसी की क्षमता 2400 लाख टन प्रतिवर्ष अनुमानित की है। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी एक बहुउद्देशीय वर्थ पर कार्गो प्रहस्तन के लिए खाद्यान्न और उर्वरक तथा कोयला, लाइमस्टोन, खनिज इत्यादि समेत शुक्क वल्क कार्गो के लिए 10,000 टन प्रतिदिन की दर निर्धारित करते हैं। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में निर्धारित 10,000 टन प्रतिदिन का आउटप्रूट मानक 20-20 टन क्षमता वाली तीन पोतघाट क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ में दिया गया है; चूंकि 11,3 करोड़ 100 टन क्षमता वाली मानदंड-संस्थापक एचएमसी के लिए किसी प्रभार निर्दिष्ट नहीं भी लिए है, जैसाकि पीपीटी ने प्रस्ताव किया है, यह दिया जाना दर्शन वर्ते के लिए 2008 के मार्गदर्शियों में निर्धारित मानक का लदान साइकिल करने द्वी प्रभावशक्ति है।

पीपीटी द्वारा वर्णित तीनों क्रेनों की जोड़ने विधिवाली कार्गो की भवती के लिए 45 5698 टन प्रतिदिन से 25340 टन प्रतिदिन है, किन्तु यह भी स्वीकार विधान नहीं चाहिए कि ये तीनों क्रेनों अलग-अलग क्षमता वाली है। इस समय की कार्गो 11,3 करोड़ के प्रस्ताव के अनुसार 100 टन क्षमता वाली मानदंड स्थापित जाने के लिए उद्देश्य निर्धारित तय करने के लिए है। तीन क्रेनों में से एक ने, जिसकी क्षमता कथित रूप से 100 टन है, 11,319 टन प्रतिदिन के बीच (थूपूट का) निष्पादन किया है।

2008 के मार्गदर्शियों में पोतघाट क्रेनों के लिए निर्धारित कुल क्षमता की तुलना में एचएमसी की उच्चतर प्रहस्तन क्षमता पर विचार करते हुए, किसी अन्य उपलब्ध मानक (मानदंड) के अभाव में 20-20 टन क्षमता की तीन इंग्लिश क्रेनों के प्रचालन के लिए निर्धारित 1000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर में 25% की वृद्धि जोड़ना उचित ही है।

तदनुसार, ड्राई बल्क कार्गो के लिए 12500 टन प्रतिदिन की प्रहरतन दर पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

एक वर्ष में काम के घंटे 4000 मानते हुए, जो 2008 के मार्गदर्शियों में उपकरणों के प्रचालन के लिए ईधन-लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित किए गए हैं, एचएमसी की समायोजित वार्षिक क्षमता, ड्राई बल्क के लिए 29,70,000 टन परिगणित होती है जो इस विश्लेषण में एचएमसी की वार्षिक क्षमता मानी गई है। संयोगवश, यह वार्षिक क्षमता स्तर, दिनांक 19 जून 2008 के अपने पत्र के माध्यम से पीपीटी द्वारा सूचित 30,00,000 टीईयू के बहुत करीब है।

(ख) पीपीटी ने दो ग्रेव्स समेत 100 टन क्षमता की एक एचएमसी की पूँजी-लागत रु. 3007.74 लाख अनुमानित की है जिसमें माल दुलाई भाड़ा और ड्यूटीज भी शामिल हैं। अनुमानित पूँजी लागत को पीपीटी द्वारा प्राप्त बजट-संबंधी कोटेशन का भी समर्थन प्राप्त है। बजट संबंधी कोटेशन को यूरो में बदलने के लिए पीपीटी द्वारा लागू की गई विनियम दर रु. 67.78 है जो इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनियम दर को प्रतिबंधित करने के लिए रु. 66.7875 अद्यतन की गई है। तदनुसार एचएमसी की पूँजी लागत रु. 2963.70 लाख आती है।

(ग) (i) चूंकि 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में क्रेन द्वारा ईधन-खपत का कोई अलग मानक उपलब्ध नहीं है, पीपीटी द्वारा, अनुमानित 70 लिटर प्रतिघंटा ईधन खपत को हिसाब-किताब में लिया गया है। ईधन की प्रति यूनिट लागत को पीपीटी द्वारा विचारित रु 40/- प्रति यूनिट की तुलना में, अद्यतन कर इस प्रकरण के विश्लेषण के समय प्रचलित रु 34.98 प्रति यूनिट किया गया है।

(ii) पीपीटी ने भरमत और अनुरक्षण लागत पूँजी लागत की 5% आकलित की है जो 2008 के मार्गदर्शियों में बहुउद्देशीय पोतघाट स्थित मशीनी और विद्युतीय उपकरणों के लिए निर्धारित मानकों के अनुस्तुत है।

(iii) सकल पूँजी लागत के 1% पर अनुमानित बीमा लागत को भी 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानकों के अनुस्तुत पाया गया है।

(iv) क्रेन की पूँजी लागत के 11.31% पर, पीपीटी द्वारा परिगणित मूल्य द्वास लागत को, कम्पनी अधिनियम, 1956 के प्रावधानों के अनुसार 10.34% की मूल्य द्वास दर लागू करते हुए सुधारा गया है।

(v) पीपीटी ने, एचएमसी द्वारा जब वह प्रचालन में नहीं है, घेरी गई जगह का लाइसेंस शुल्क अनुमानित नहीं किया है। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी अनुबंधित करते हैं कि संबद्ध महापत्तन न्यास के दरमान में प्रदत्त दर के अनुसार लाइसेंस-शुल्क पर विचार किया जाए। पीपीटी के वर्तमान दरमान में, खुले भंडारण क्षेत्र के 100 वर्गमीटर के लिए रु 1200/- प्रतिमाह या उसके अंश की दर पर लाइसेंस-शुल्क निर्धारित किया गया है। चूंकि क्रेन वर्षभर में 4000 घंटों के लिए प्रचालित होगी, वर्ष भर में

बिना काम वाली अवधि के लिए लाइसेंस शुल्क पर पीपीटी के दरमान में प्रदत्त दर पर विचार किया गया है।

(vi) पीपीटी ने क्रेन की पूंजी लागत के 5% पर “अन्य व्यय” का अनुमान लगाया है। 2008 के मार्गदर्शी, अन्य व्ययों के अनुमानन के लिए सकल अचल परिसम्पत्तियों के मूल्य के 5% को मानक के रूप में निर्धारित करता है।

अनुमानित अन्य व्यय, पीपीटी की गणना में पाई गई अंकगणितीय त्रुटियों में अपेक्षित थोड़ा-बहुत सुधार करके, स्वीकार किए जाते हैं।

(घ) इस प्राधिकरण ने वर्ष 2009-10 में निर्णित किए जाने वाले प्रशुल्क प्रकरण के लिए 16% पर आरओसीई (ROCE) अपनाया है। पीपीटी ने क्रेन के लिखित मूल्य (रु. 2660.70 लाख) के 16% (रु. 425.71 लाख) पर आरओसीई का अनुमान लगाया है और इस प्रयोजन से क्रेन का सकल मूल्य तीन करोड़ रुपये मानते हुए, उस पर एक वर्ष के लिए रु. 339.30 लाख मूल्य हास समायोजित करने के बाद पतन द्वारा लिखित मूल्य की गणना की गई है।

अनुमानित आरओसीई में संशोधन किया गया है और तीन वर्ष की अवधि के लिए, जिसके लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है, लिखित मूल्य के औसत पर आरओसीई अनुमत किया गया है जो रु. 376.13 लाख आता है।

(ङ.) पीपीटी में एचएमसी के प्रचालन के लिए कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता रु. 1106.60 लाख आती है जो 16% आरओसीई (रु. 376.13 लाख; और अनुमानित प्रचालन लागत (रु. 730.47 लाख) का योग है। इस प्रकार, एचएमसी की सहायता से ड्राइ बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए आधार दर रु. 37.26 प्रतिटन परिगणित होती है।

(च) हैवी टिफ्टस स्टील की सामग्री, प्रोजैक्ट कार्गो, कन्टेनर इत्यादि के प्रहस्तन के प्रयोजन से पीपीटी से पीपीटी ने रु 30,000/- प्रति घंटा दर पर प्रस्तावित की है।

ड्राइ बल्क के लिए और भरी वजनों, इस्पात की सामग्री, प्रोजैक्ट कार्गो इत्यादि के लिए प्रति घंटा आधार पर दर निर्धारित करने हेतु अपनाई गई विधि रो विचलित होने का कोई अपवादीय कारण नहीं है। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी इस्पात और थैलावंद कार्गो तथा अन्य कार्गो जैसे ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दर तय करने हेतु भी मानक प्रदान करता है यह 20-20 टन क्षमता वाली तीन ईएलएल क्रेने काम में लगाने के साथ इस्पात और थैला बंद कार्गो के लिए 4000 टन प्रतिदिन की और अन्य कार्गो के लिए 2500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर निर्धारित करता है। मार्गदर्शियों में प्रदत्त आउटपुट नाम्स 20 टन प्रत्येक की क्षमता वाली 3 पोतघाट क्रेनों के प्रचालन के सदर्भ से है जबकि यह कवायद 100 टन क्षमता वाली एक एचएमसी के लिए किराया प्रमाण निर्धारित करने के लिए है। इसके अलावा यहों यह उल्लंघन करना भी प्रासारिक हासा कि एक एचएमसी क्रेन के साथ ग्रेब जोड़े। लगाए बिना भी अन्य कार्गो का प्रहस्तन कर सकता है। इसलिए मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रहस्तन दर का उपरोक्त तत्वों का मान्य करने के लिए अद्यतन करने की आवश्यकता है।

तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) में एचएमसी द्वारा प्रहस्तित कार्गो की मात्रा की सूचना के आधार पर प्राधिकरण ने पाया कि ग्रेनाइट के संदर्भ से (जो अन्य ब्रेक-बल्क कार्गो की श्रेणी के तहत आता है), वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक (नवम्बर 2009 तक) के वर्षों में औसत निष्पादनता 3046 टन प्रतिदिन परिगणित होती है । वास्तव में, अपनी तरह के अनूठे प्रयोग के आधार पर टीपीटी स्थित एचएमसी ने, वर्ष 2009-10 में प्रहस्तित ग्रेनाइट के तीन कन्साइन्मेंटों के संदर्भ से 2483, 3825 और 4341 टन प्रतिदिन की दैनिक प्रहस्तन दर अर्जित की । इस प्रकार यह स्पष्ट है कि एचएमसी ने, कम से कम ग्रेनाइट के लिए जो अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के तहत आता है, मार्गदर्शियों में प्रदत्त 2500 टन के प्रहस्तन मानक से अधिक निष्पादनता अर्जित कर ली है । उल्लेखनीय रूप से, टीपीटी में प्रचालित एचएमसी कोई नई क्रेन नहीं है और इसके अलावा इसकी क्षमता भी कमतर -80 टन की है जबकि पीपीटी के संबंध में की गई कवायद, 100 टन क्षमता वाली एचएमसी के लिए मापदंड संबंधी प्रहस्तन दर तय करने के लिए है ।

ऊपर वर्णित कारणों से और यह मान्य करते हुए भी कि टीपीटी द्वारा सूचित की गई ग्रेनाइट की प्रहस्तन दर एक पुरानी (सैकेंड हैंड) एचएमसी से प्राप्त की जा सकती है, इस प्राधिकरण का यह विचार है कि 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रहस्तन दर में 50% की वृद्धि करना अयथार्थवादी नहीं होगा । अतएव, यह प्राधिकरण, (2008 के) मार्गदर्शियों में स्टील और थैलाबंद कार्गो तथा अन्य ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए प्रदत्त प्रहस्तन दर में 50% की वृद्धि करने का निर्णय करता है । टीपीटी में एचएमसी के किराया प्रभारों के निर्धारण के मामले में भी यही नजरिया अपनाया गया है । तदनुसार, इस विश्लेषण में स्टील तथा थैलाबंद कार्गो के लिए 6000 टन प्रतिदिन की और अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रतिदिन की मापदंड संबंधी अद्यतन प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है ।

इन समायोजित मापदंडों और एक वर्ष में क्रेन के काम के 4000 घंटों का जैसाकि 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त है, का अनुसरण करते हुए और 70% के उपयोगिता अवयव को ध्यान में रखते हुए, जैसाकि इस विश्लेषण के पिछले भाग में विचार किया गया था, अलग-अलग कार्गो समूहों के लिए 1106.06 लाख रुपये का अनुमानित एआरआर प्राप्त करने के लिए, स्टील तथा थैलाबंद कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन हेतु एचएमसी के उपयोग के लिए प्रति टन आधार दर क्रमशः रु. 77.49 प्रति टन और रु. 124.06 प्रति टन परिगणित होती है ।

- (vii) एचएमसी के उपयोग के लिए, प्रतिटन दर तय करने हेतु पीपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण उपरोक्त विश्लेषण के अनुस्त्र सुधारा गया है । सुधारित विवरण संलग्नक-1 में है ।
- (viii) मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों धारा 4.3 में तटवर्ती कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारण का अनुबंध किया गया है । कथित धारा में और आगे अनुबंध किया गया है कि थर्मल कोल और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गिटियों से इतर सभी तटवर्ती कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार, सामान्य कार्गो संबंधी प्रभार के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए । पीपीटी ने एचएमसी के प्रचालनों के लिए कोई तटवर्ती (तटीय) दर प्रस्तावित नहीं की है । अनुमानित वा रा आ को विदेशी और तटीय कार्गो के प्रहस्तन से एकत्रित किया जाना है । ऐसी स्थिति में, तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए एचएमसी की अनुमानित क्षमता के भाग और विदेशी कार्गो के प्रहस्तन के लिए दर में उपयुक्त समायोजन पर विचार करते हुए तटीय कार्गो के लिए रियायती दर तय किये जाने की आवश्यकता है । तटीय कार्गो के प्रहस्तन हेतु एचएमसी की क्षमता के भाग से संबंधित सूचना के अभाव में और मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.3 का अनुपालन करने हेतु तटीय दर सामान्य कार्गो के लिए निर्धारित दर के 60% पर

निर्धारित की जाती है। फिर भी, यदि तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क का इस विश्लेषण में विचार किए गए अनुमानित राजस्व मॉडल पर कोई उल्लेखनीय प्रभाव पड़ने की संवेदन हो तो, पीपीटी के लिए यह विकल्प खुला है कि वह दरों में समायोजन के लिए उपयुक्त प्रस्ताव लेकर आए।

(ix) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.9 की अपेक्षा है कि प्रशुल्क को उत्पादकता के बैच मार्क स्तरों से सबद्ध किया जाए। बैचमार्क स्तर से बेहतर निष्पादनता के लिए प्रोत्साहन और बैचमार्क स्तर से कम निष्पादनता के लिए दंड लगाते हुए पीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादनता से जुड़े प्रशुल्क ऊंची निष्पादनता के लिए प्रोत्साहन और निम्नतर निष्पादनता के लिए दंड प्रदान करता है। इसके अलावा, पीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर, व्यक्तिगत / अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना, एक साझा उच्चतम दर है। उपयोगकर्ताओं का सरोकर, जैसाकि एफआईएमआई द्वारा प्रस्तुत किया गया है, क्रेन द्वारा विश्वसनीय निष्पादनता की सुविधा सुनिश्चित करना है। इसके साथ ही, निष्पादनता से जुड़ी प्रशुल्क संरचना, अन्य बातों के साथ, उन रिस्थितियों के भी अनुकूल रहेगी जहां, 100 टन के मानदंडीय स्तर से भिन्न क्षमता वाली क्रेनें प्रचालन में लगाई जाएंगी।

पीपीटी द्वारा प्रस्तावित, निष्पादनता से जुड़ी प्रशुल्क संरचना 1000 टन के अन्तराल पर कट-ऑफ लिमिट से उच्चतर निष्पादनता प्राप्त करने के लिए आधार दर में रु 5/- प्रतिटन की वृद्धि के द्वारा पुरस्कार का और 1000 टन के अंतराल पर समान रुप से कट-ऑफ लिमिट से निम्नतर निष्पादनता की स्थिति में, आधार-दर में रु 5/- प्रतिटन की कटौती का प्रावधान करता है।

पत्तन ने स्लैब स्ट्रक्चर तैयार करने का आधार नहीं बताया है और ऐसा नहीं लगता है कि इसे विस्तृत विश्लेषण के बाद तैयार किया गया है। निष्पादनता ने 10% सुधार के लिए प्रशुल्क में लगभग 10% की वृद्धि कुछ ज्यादा ही उदार लगती है। जबकि 1000 टन का अंतराल बरकरार रखा गया है, कट-ऑफ सीमा से अधिक निष्पादनता प्राप्त करने के लिए आधार दर ने वृद्धि के द्वारा पुरस्कार और कट-ऑफ सीमा से नीचे निष्पादनता के लिए आधार दर में कटौती की दर, आधार क्षमता से 1000 टन के प्रत्येक अंतराल के लिए 5% संशोधित की जाती है।

पीपीटी ने, निष्पादनता सम्बद्ध प्रशुल्क तैयार करने के लिए 7000 टन प्रतिदिन के औसत आउटपुट को कट-ऑफ प्वाइंट माना है। जैसाकि पिछले पैराग्राफों में बताया गया है, 70% उपयोगिता स्तर पर 12,500 टन प्रति दिन के समायोजित आउट-पुट मानक पर बेस यूनिट दर परिगणित करने हेतु गणनाओं में विचार किया गया है। अतएव, कट-ऑफ प्वाइंट 12500 टन के मानदंडीय स्तर से जुड़ा होना चाहिए। पीपीटी ने 7000 टन का कट-ऑफ प्वाइंट आकलित करने हेतु अपनी गणनाओं में 11.11 घंटों पर विचार किया है। चूंकि प्रशुल्क के प्रयोजन से क्रेन की निष्पादनता, बर्थ में पोत के प्रचालन-समय के संदर्भ से मापी जानी है, ऐसी छूट बेकार समय के लिए दोहरी गुंजाइश प्रदान करती है।

12,500 टन प्रति दिन की निष्पादनता के लिए आधार स्तरीय प्रशुल्क के संदर्भ से अन्य निष्पादनता स्लैब्स (पायदान) भी समायोजित किए गए हैं। 12,500 टन प्रतिदिन के निष्पादनता स्तर के लिए दर रु. 37.26 प्रति टन होगी।

ब्रेक ब्ल्क कार्गो के लिए भी उसी विधि का अनुपालन किया गया है जो ड्राई ब्ल्क कार्गो के लिए निष्पादनता संबद्ध प्रशुल्क संरचना निर्धारित की गई है।

संयोगवश, विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास से संबंधित एक अन्य कार्य विवरण में इस प्राधिकरण को सूचित किया गया है कि पत्तन ने ड्राई ब्ल्क प्रचालनों के लिए एमएचसी के प्रचालन, अनुरक्षण और उस पर आदमी लगाने के लिए खुली स्पर्धात्मक बोली के द्वारा 10,000 टन प्रति दिन की निष्पादनता शर्त के साथ रु. 29.75 प्रति टन पर सेवाएं प्राप्त की हैं। मानदंडीय दृष्टिकोण

अपनाते हुए इस मामले में निष्पादनता संबद्ध दर, 9500-10499 के आउट पुट स्लैब के लिए, रु. 31.67 प्रति टन परिगणित होती है जो तार्किकता का संकेत देती है ।

(x) जब क्रेन खराब हो जाए या जब क्रेन कार्य-निष्पादन न कर रही हो तब पोत को पोतघाट से लंगर गाह तक स्थालान्तरित करने के लिए प्रभार लगाना और क्रेन प्रचालक पर रु 1,00,000 का अर्थदंड लगाना, क्रेन से समुचित निष्पादनता सुनिश्चित करने के लिए धमकी (दबाव) का काम करेगा । यहां यह नोट करना समीचीन होगा कि एफआईएमआई ने उपकरण / उपस्कर के खराब हो जाने के प्रभाव को उभारा है । क्रेन-प्रचालक से वसूले गए पोत के स्थलान्तरण-प्रभार पोत को लौटा दिए जाने का प्रस्ताव है जबकि क्रेन-प्रचालक पर लगाया गया अर्थ-दंड पीपीटी द्वारा अपने पास रखा जाएगा ।

(xi) एचएमसी के लम्बे समय के लिए खराब हो जाने की स्थिति में, एचएमसी द्वारा प्रहसित मात्रा के निर्धारण के लिए पीपीटी ने एक शर्त प्रस्तावित की है । पत्तन ने यह नहीं बताया है कि किस अवधि को 'लम्बी अविधि' माना जायेगा । निर्धारित किया जाता है कि एक घंटे से ज्यादा और पोत के बर्थ के रवाना होने के समय तक क्रेन में खराबी के मामले में एचएमसी द्वारा प्रहसित मात्रा का निर्धारण, क्रेन में खराबी आने से पहले क्रेन द्वारा लादे / उतारे गये कार्गो की मात्रा को क्रेन के काम के घंटों में विभाजित करके, भागफल को 24 से गुणा करके किया जायेगा ।

(xii) (क) प्रकरण पर प्रक्रिया के दौरान, पीपीटी को एक से अधिक बार स्पष्ट किया गया है कि दर किसी व्यक्तिगत / विशिष्ट सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना तय किया जाना चाहिए । पीपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह, अंतरिम उपाय के रूप में भी प्रचालकवार दरों पर विचार न करे । विभिन्न क्रेन आपूर्तिकर्त्ताओं की एचएमसी के लिए अलग-अलग दरें निर्धारित करना पीपीटी का फैसला है । इस विश्लेषण के पिछले भाग में वर्णित कारणों से वर्ष 2008-09 में पीपीटी को प्रशुल्क देने का प्रश्न ही नहीं उठता । चूंकि मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 अपेक्षा करती है कि उच्चतम दरें व्यक्तिगत सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना, समान रूप से लागू की जानी है, यह प्राधिकरण प्रचालकवार अंतरिम प्रशुल्क की वसूली हेतु पीपीटी के अनुरोध को मानने की स्थिति में नहीं है । पीपीटी ने दावा किया है कि पत्तन द्वारा निर्णित प्रचालकवार दरें मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.2 और धारा 2.17.3 के अनुसार है । धारा 2.17.2 प्रावधान करती है कि कोई महापत्तन, प्रस्तावित दर के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही, तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर लगा सकता है । पीपीटी ने दिनांक 7 मई 2009 के अपने पत्र द्वारा, प्रचालकवार दर प्रस्तावित करने वाला प्रस्ताव दाखिल किया था कि न्यू प्रस्तावित प्रचालकवार दरों की (सीआरईडब्ल्यू और जेएसपीएल के लिए) अनुमत की थी, वह भी तब, जब प्राधिकरण ने पत्तन को सलाह दी कि वह प्रचालकों के संदर्भ के बिना ही दरें तय करे । पीपीटी द्वारा यह सिद्ध नहीं किया गया था कि तदर्थ दरें, जैसा कि प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.3 द्वारा अनुबंधित है, तुलनीय सेवाओं / कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर तैयार की गई है । कथित धारा आगे प्रावधान करती है कि प्रस्तावित तदर्थ दर पर पत्तन और सम्बद्ध उपयोगकर्त्ताओं की परस्पर सहमति होनी चाहिए । सीआरईडब्ल्यू और जेएसपीएल की एचएमसी के प्रशुल्क के निर्धारण के लिए उपयोगकर्त्ताओं के साथ पीपीटी की हुई बैठक के कार्यवृत्त, जिसकी एक प्रति पीपीटी द्वारा दिनांक 9 मई 2009 के अपने पत्र द्वारा पीपीटी ने प्राधिकरण को दी थी, यह सूचित नहीं करता कि पीपीटी ने तदर्थ आधार पर दरें लगाने के लिए उपयोगकर्त्ताओं की सहमति ले ली थी । यहां यह नोट करने / ध्यान देने योग्य है कि आमतौर पर उपयोगकर्त्ताओं का यह अनुरोध होता है कि सभी तीनों क्रेनों के लिए दरें समान होनी चाहिए ।

(ख) रु. 43/- प्रतिटन की दर निर्धारित करने के लिए पीपीटी का प्रस्ताव प्रारंभिक शेयर धारकों के साथ परामर्श के लिये लिया गया था और इस प्रकरण में आयोजित संयुक्त सुनवाई में रु. 43/- प्रति टन की प्रस्तावित दर पर शेयर धारकों के विचार सुने जाने थे। यह ध्यान देने योग्य है कि आमतौर पर उपयोगकर्ताओं ने कथित दर का समर्थन किया है। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धार 2.17.4 इस प्राधिकरण को पिछले प्रभाव से, तदर्थ आधार पर अपनाई गई अंतरिम दर को मान्य करने का अधिकार प्रदान करती है। इस प्रकार, तदर्थ आधार पर रु. 43/- प्रति टन की दर लागू करने का पीपीटी का कदम अनुमोदित किया जाता है। पीपीटी ने एचएमसी के प्रचालन आरम्भ होने की तिथि से, तदर्थ दर का लागू किया जाना, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित दर के लागू किए जाने की प्रभावी तिथि तक जारी रखना अनुमत किया जाता है। परिणामस्वरूप, पीपीटी को यह सुनिश्चित करना चाहिए की किसी भी प्रचालक द्वारा, उसका प्रचालन आरम्भ होने की तिथि से प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित दर लागू करने की प्रभावी तिथि तक, प्रहस्ति कार्गो के लिए रु. 43/- प्रति टन से अधिक की दर पर की गई बिलिंग को, यदि कोई की गई हो तदानुसार समायोजित किया जाना चाहिए और उगाहा गय अतिरिक्त प्रभार की संबद्ध उपयोगकर्ताओं को धन वापसी की जानी चाहिए।

13.1 परिणामस्वरूप, और दिए गए कारणों के लिए तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है :-

(क) पीपीटी में एचएमसी के प्रचालन आरम्भ होने की तिथि से इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित फाइनल प्रशुल्क के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक रु. 43/- प्रति टन की तदर्थ दर लगाना।

(ख) पीपीटी के वर्तमान दरमान के अध्याय-II, कार्गो संबंधी प्रभार में, वर्तमान खंड 2.15 के बाद जिसे 2.15 (क) की संख्या दी जा सकती है, खंड 2.15 (ख) के रूप में निम्नलिखित को डाला जाये:-

“2.15 (ख) निजी प्रचालकों द्वारा संस्थापित हार्डर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार:

(I) ड्राई बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (भी.टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (₹ पर्यंत में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	31.67	19.00
10500-11499	33.53	20.12
11500-12499	35.39	21.23
12500	37.26	22.35
12501 -13500	39.12	23.47
13501-14500	40.99	24.59
14501-15500	42.85	25.71

नोट:- वृद्धिकारी उच्चतम दरें परिगणित करने हेतु, जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, पहले 1000 टन के लिए आधार दर को बढ़ाकर 105% किया गया है और दूसरे 1000 टन के लिए आधार दर को बढ़ाकर 110% किया गया है। तीसरे 1000 टन के लिए अपेक्षित दर, आधार दर बढ़ाकर 115% करके परिगणित की गई थी। 15500 टन से आगे के लिए दर परिगणित करने के लिए भी यही विधि अपनाई जायेगी। इसी प्रकार, 9500 टन से नीचे निष्पादनता के लिए उच्चतम दरें, तदनुसार आधार दर को घटाकर परिगणित की जायेगी।

(ii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:
 (क) इस्पात और थैला बंद कार्गो

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मी.टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु प्रति में)	
	विदेशी	तटीय
5000-5999	73.62	44.17
6000	77.49	46.50
6001-7000	81.36	48.82

नोट: वृद्धिकारी उच्चतम दरे परिगणित करने हेतु जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, पहले 1000 टन के लिए आधार दर को बढ़ाकर 105% किया गया है। 7000 टन से आगे के लिए दर परिगणित करने के लिए भी वही विधि अपनाई जायेगी। इसी प्रकार 5000 टन से कम निष्पादनता के लिए उच्चतम दर, आधार दर तदनुसार घटाकर परिगणित की जायेगी।

(ख) अन्य

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मी.टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु प्रति में)	
	विदेशी	तटीय
2750-3749	117.86	70.72
3750	124.06	74.44
3751-4750	130.26	78.16

नोट: वृद्धिकारी उच्चतम दरे परिगणित करने हेतु जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, पहले 1000 टन के लिए आधार दर को बढ़ाकर 105% किया गया है। 4750 टन से आगे के लिए दर परिगणित करने के लिए भी वही विधि अपनाई जायेगी। इसी प्रकार 2750 टन से कम निष्पादनता के लिए उच्चतम दर, आधार दर तदनुसार घटाकर परिगणित की जायेगी।

नोट्स:-

(i) प्रतिदिन की पोतधाट औसत निष्पादनता की गणना करने का सूत्र निम्नानुसार है :-
 एचएमसी द्वारा लादी गई / उतारी गई कुल मात्रा

-X 24 घंटे

पोत प्रचालन के आरंभ से पूर्णता तक लिया गया कुल समय

(ii) पोत में / से कार्गो के लदान / उतराई के आरंभ से उसकी पूर्णता तक प्रतिदिन की पोतधाट औसत निष्पादनता के अनुसार क्रेन किराया प्रभार की समुचित दर, लादे / उतारे गए कार्गो की संपूर्ण मात्रा के लिए पत्तन उपयोग-कर्त्ताओं से वसूली के लिए चुनी जाएगी।

(iii) यदि एक एचएमसी किसी दूसरी एचएमसी या ईएलएल क्रेन / क्रेनों के साथ काम करती है तो क्रेन की प्रतिदिन पोतधाट निष्पादनता एचएमसी लोडमीटर द्वारा रिकार्ड की गई मात्रा के आधार पर सुनिश्चित की जाएगी।

(iv) यदि क्रेन में एक घंटे से अधिक की खराबी आ जाए, जब तक पोत पोतघाट से रवाना हो, एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा का निर्धारण, क्रेन में खराबी आने से पहले तक लादे गए / उतारे गए कार्गो की मात्रा को हिसाब में लेकर उसे क्रेन के काम के घंटों से विभाजित किया जाए और ऐसे भाग फल को 24 से गुणा करके किया जाए ।

(v) यदि एचएमसी के प्रचालन में लगातार दो घंटे से अधिक समय तक रुकावट आ जाए जिसके लिए एचएमसी को उत्तरदायी न ठहराया जा सके, तो पोत में क्रेन के प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को समुचित छूट प्रदान की जाएगी । दो घंटे से कम समय के लिए क्रेन के प्रचालन में आई रुकावट पर उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार नहीं किया जाएगा । यदि क्रेन में किसी ऐसे कारण से खराबी आती है जिसके लिए एचएमसी उत्तरदायी है, तो एचएमसी को कोई छूट नहीं दी जाएगी । एचएमसी के काम करने के दौरान लदान / उत्तराई प्रचालनों में सभी रुकावटों को पोत के स्टीवेडोर द्वारा दैनिक पोत निष्पादनता रिपोर्ट में प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता है ।

(vi) एचएमसी में खराबी के कारण या काम न करने के कारण यदि पोत को स्थलान्तरित करना आवश्यक हो जाता है तो ₹1,00,000 (एक लाख रुपये मात्र) के अर्थ दंड के साथ-साथ, पोत घाट से लंगरगाह तक पोत को स्थलान्तरित करने के प्रभार क्रेन-प्रचालक से वसूले जाएंगे । इस प्रकार वसूले गए स्थलान्तरण प्रभार पोत के एजेंट को वापिस किए जाएंगे जबकि अर्थदंड की राशि पत्तन द्वारा अपने पास रखी जाएगी ।

(vii) औसत निष्पादनता पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अन्तिम और बाध्यकारी होगा ।

13.2 चूंकि तदर्थ दर पहले से ही प्रचालन में है, अब तय की गई उच्चतम दरें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तिथि के बाद 15 दिन बीत जाने पर प्रभावी होंगी और तीन वर्ष तक प्रभावी रहेंगी ।

13.3 प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा हार्डर मोबाइल क्रेन के लिए अनुमोदित दर उच्चतम दर है और पत्तन पर समान सुविधाएँ / सेवाएं प्रदान करने के लिए, किसी विशेष प्रदाता का उल्लेख किये बिना, समान रूप से लागू होंगी । प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.3 के अनुसार, पत्तन प्राधिकार व्यवस्था में उपर्युक्त रूप से एक आवश्यक शर्त डालकर यह सुनिश्चित करे कि प्राधिकूल सेवा प्रदाता निर्धारित उच्चतम दर से अधिक वसूल न करे ।

13.4 पीपीटी को यह सुनिश्चित करने का निर्देश दिया जाता है कि यदि किसी प्राधिकार ने उनके प्रचालन आरम्भ होने की अलग-अलग तिथियों से इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित दर के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक प्रहस्तित कार्गो के लिए ₹. 43/- प्रति टन की तदर्थ दर से अधिक दर पर कोई बिल बनाये हों तो उन्हें तदनुसार समायोजित किया जाये और उगाहे गए अतिरिक्त प्रभार की संबद्ध उपयोगकर्ताओं को धन वापसी करवाई जाये । पीपीटी को निदेश दिया जाता है कि वह इस संबंध में 3 महीनों के भीतर अनुपालन रिपोर्ट दाखिल करे ।

रानी जाधव, अध्यक्षा
[विज्ञापन III/4/143/09-असा.]

पारदीय पतन न्यास में प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा प्रदत्त 100 टन क्षमता वाली मोबाइल हार्डर क्रेन के उपयोग के लिए दर तय करने हेतु लागत विवरणी के शुष्क श्लक कार्गो के लिए

लाख रुपये में

क्र.सं.	विवरण	कार्यसंचालन		कार्यसंचालन	शुष्क बन्क के लिए (क) खाद्यान, उर्वरक (ख) कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि
		पीफीटी द्वारा दि. 6 अगस्त 2009 के पत्र के वायम से जैसा प्रस्तुत किया गया है।	2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त बानक, यदि कोई हो, (बहुउद्दीय कार्गो पोताघाट)		
I	100 टन क्षमता वाली मोबाइल हार्डर क्रेन की लागत (लाख रुपये में)	3007.74			2963.70
II	क्षमता				
	डिजाइन साइकिल टाइम	30 साइकिल			
	डिजाइन लोडिंग रेट प्रति साइकिल	20 टन			
	प्रति घटा प्रहस्तन दर (टनों में)	30 साइ.* 20 टन प्रति साइ.	600	क) खाद्यान, उर्वरक = 10000 टन / दिन (30,000 टन साइकिल साइज) से बड़े योतों के लिए) ख) कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि = 10000 टन / दिन	12500 टन / (24 घंटा * 70% उपयोगिता अवयव)
	प्रतिवर्ष काम के घटे		4000	विजेती/हथिन की लागत का अनुमान लगान हेतु एक वर्ष में 4000 काम के घटों का मात्रक दिया गया है।	4000
	वार्षिक क्षमता (टनों में)	(30 साइ.* 20 टन 4000 घटे)=	2400000	(744 टन/घंटा 4000 घटे)	2976000
	वार्षिक क्षमता (टन में)		2.40		2.97
III	प्रचालन लागत	लाख रु.में			लाख रु.में
	(क) ईधन लागत	70 लीटर प्रति घटा * रु 40 प्रति लिटर * 4000 घटा	112.00	70 लि./घटा * रु 34.98 प्रति लि. * 4000 घटा	97.94
	(ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत (उपकरण - लागत का 5%)	30 करोड़ रु * का 5%	150.00	मशीनी उपकरण की लागत दर 5%	148.19
	(ग) बीमा	30 करोड़ रु * का 1 %	30.00	मशीनी उपकरण की लागत दर 1 %	29.64
	(घ) मूल्य नस	30 करोड़ रु * का 11.31 %	339.30	कम्पनी अधिनियम में प्रदत्त मानकों के अनुसार	306.45
	(ङ.) नाइसेंस शुल्क			पीफीटी के दरमान के अनुसार	0.08
	(च) अन्य व्यय	30 करोड़ रु * का 5%	150.00	सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 5%	148.19
	कुल प्रचालन लागत (क) से (च) तक		781.30		730.47
IV	आरओसीई	रु 2660.70 लाख का 16%	425.71	नियोजित पूजी का 16%	रु 2350.81 लाख का 16%
V	कुल लागत + निवेश पर प्रति लाभ		1207.01		1106.60
vi	प्रति टन किराया प्रमाण (विदेशी)	रु 1207.01 लाख / 24 लाख टन	50.00		37.26
vii	प्रति टन किराया प्रमाण (तटीय)				22.35
(ख) शुष्क बन्क कार्गो के लिए					

क्र.सं.	विवरण	कार्य संचालन	स्टील और थेला बंद कार्गो	अन्य
I	कार्गो प्रहस्तन दर टन / दिन में	(क) स्टील और थेला बंद कार्गो = 4000 टन प्रति दिन (ख) अन्य = 2500 टन प्रति दिन	6000	3750
II	कार्गो प्रहस्तन दर (टन / प्रति दिन में)	क्रम सं. 1 (24 घंटा * 70% उपयोगिता मानक)	357.00	223
III	प्रति दर्शे काम के घटे		4000	4000
IV	क्षमता (टन/वर्ष)	क्रम सं. 1 * III		1428000
V	कुल लागत + प्रति लाभ जैसा यहली सारणी में क्रम सं. V पर अनुमान लगाया गया है (लाख रुपये में)		1106.60	1106.60
VI	प्रति टन किराया प्रमाण (विदेशीगामी) रु / टन में	क्रम सं. VI/V	77.49	124.06
VII	प्रति टन किराया प्रमाण (विदेशीगामी) रु / टन में	क्रम सं. VI का 60%	46.50	74.44

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 8th January, 2010

No. TAMP/54/2007-PPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Paradip Port Trust for fixation of tariff for the use of Harbour Mobile Cranes as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/54/2007-PPT

The Paradip Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 30th day of December 2009)

This case relates to a proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) for fixation of tariff for use of Harbour Mobile Crane (HMC) installed at the PPT.

2.1. The PPT under cover of its letter dated 14 September 2007 forwarded to us a copy of the ABG Heavy Industries Limited (ABGHIL) proposal dated 2 August 2007 addressed to the PPT for fixation of tariff for the use of HMC at the PPT. The main points contained in the proposal are summarized below:

- (i). PPT has entered into a License Agreement (LA) on 12 February 2007 with ABGHIL for installation, operation and maintenance of one HMC inside the PPT for providing service to users for handling of all types of dry bulk cargo, mainly coking coal and other bulk materials like limestone, hard coke and chromite, general cargo, scrap and containers etc., for a period of 5 years, renewable for periods of 5 years at a time thereafter.
- (ii). The throughput estimated for the period of five years from 2007-08 to 2011-12 are as given in the following table:

(Figure in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Year				
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
1	Coal	1.75	6.00	6.60	7.26	7.99
2.	Container	0.90	1.80	2.70	3.60	5.40
	Container (nos)	5000	10,000	15,000	20,000	30,000
3.	Others	0.35	0.70	0.77	0.85	0.93
	Total traffic in tonnes	3.00	8.50	10.77	11.71	14.32

- (iii). The details of the capital cost are as given below:

(Rs. in Lakhs)

(a).	Cost of one number used HMC with a maximum lifting capacity of 104 tonnes	1547.19
(b).	One time up-front premium paid to the PPT	121.00
	Total capital cost	<u>1668.19</u>

- (iv). The details of the estimated operating cost are as given in the following table:

(Figure in lakhs)

Sl. No.	Operating Cost	Year				
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
1	Staff Salary (Operations)					
	(a). one supervisor manager	2.10	4.41	4.63	4.86	5.11
	(b). 4 operators	4.80	10.08	10.58	11.11	11.67
	(c). 4 Tally clerks	3.60	7.56	7.94	8.33	8.75

Sl. No.	Operating Cost	Year				
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
2.	Staff Salary (Maintenance) 3 Technicians	3.60	7.56	7.94	8.33	8.75
3.	Staff Welfare	2.10	4.41	4.63	4.86	5.11
4.	Fuel & Lubricant	14.40	42.24	56.92	74.46	104.15
5.	Repairs & Maintenance	50.05	52.55	55.18	57.93	60.83
6.	Insurance	16.68	16.68	16.68	11.68	11.68
7.	Office Expenditure					
	(a). Staff	6.00	12.60	13.23	13.89	14.59
	(b). Other	6.00	12.60	13.23	13.89	14.59
8.	Land Rentals (150 Sq. mtrs)	0.38	0.80	0.84	0.88	0.92
9.	Business Promotion	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00
10.	Revenue Share (Rate per tonne)	30.00	85.00	100.70	117.07	143.18
	Total	151.75	184.86	205.09	223.43	259.20

(v). The ABGHIL has proposed the following rates:

- (a). Rs 64 per Metric Tonne (MT) for the use of HMC by users for handling of all types of dry-bulk cargo, general cargo, scrap etc.,
- (b). Rs. 1000 per container assuming average container weight of 18 MT.

(vi). Based on the projected operating income, operating cost and maximum permissible Return on Capital Employed (ROCE), the ABGHIL has projected deficit financial position for three years period from 2007-08 to 2009-10 as shown below:

Year ending	2007-08	2008-09	2009-10	(Rs. in Lakhs)
Operating Income	184	529	622	
Operating Expenditure	133	241	276	
Depreciation	334	334	334	
Overhead	12	25	26	
ROCE	232	182	130	
Deficit	(294)	(71)	(14)	
Average		(119%)		

(There appears to be some mistake in arriving at the deficit for the years 2007-08 to 2009-10).

2.2. The PPT has stated that the ceiling rate for handling cargo through HMC should be fixed at Rs.43/- per tonne. The calculations furnished by PPT to derive the rate of Rs.43/- per tonne are shown in the following table, after rectifying minor errors found in the calculations of capital employed:

Particulars	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	Total	(Rs. In Lakhs)
Traffic (in lakh MT)	3.00	8.50	10.07	11.71	14.32	47.60	
Capacity of Crane (in lakh MT)	270.00	270.00	270.00	270.00	270.00	-	
Capacity utilisation	1.11%	3.15%	3.73%	4.34%	5.30%	-	
Income	184.40	528.80	621.68	719.04	870.88	2924.80	
Expenditure (including Depreciation & Overheads)	256.33	377.33	413.33	448.56	510.48	2006.03	
Operating Surplus	-71.93	151.47	208.35	270.48	360.40	918.77	
Capital Employed	1671.07	1581.09	1476.09	1364.76	1253.45	7346.46	
Return on Capital Employed @ 16%	267.37	252.97	236.17	218.36	201.03	1175.90	
ROCE Adjusted for capacity utilisation	2.97	7.97	8.81	9.47	10.66	39.88	
Amount to be recovered from the Crane (Expenditure + Adjusted ROCE)	259.30	385.30	422.14	458.03	521.14	2045.91	

Thus,

Total amount recoverable from the users
Total traffic handled

= Rs.2045.91 = Rs.43.00 per MT
47.60 lakh MT

3.1. Section 42(4) of the Major Port Trusts Act, 1963 read with Section 48 requires rates to be notified by this Authority in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42(3). It was not explained by PPT whether the arrangement between the PPT and ABGHIL is covered under Section 42(3) of the Act.

In cases where authorization arrangement under Section 42(3) is other than by way of BOT Concession Agreement, Clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005 requires this Authority to fix ceiling rates for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service providers. If the arrangement between PPT and ABGHIL is other than by way of BOT arrangement, the proposal in reference forwarded by PPT may require modifications in line with Clause 7.2. of the tariff guidelines.

3.2. When the above mentioned position was referred to PPT for clarification vide our letter dated 4 October 2007 followed by reminder dated 8 January 2008, the PPT responded vide its letter dated 19 February 2008 as follows:

- (i). The arrangement between PPT and ABGHIL is not under Section 42(3) or Section 42(4) of the MPT Act, 1963. The arrangement is by way of a license issued to ABGHIL by the Port for a period of five years to install, operate and maintain a HMC for use of stevedores/ Importers/ Exporters on hire for discharge/ loading of cargo from/ to vessels.
- (ii). Two more cranes are proposed to be installed at the port for the same purpose. It is necessary to fix a ceiling rate in respect of similar or other types of cranes to be placed by the private parties for the purpose.
- (iii). The proposal may be treated as governed by clause 7.2 of the tariff guidelines of TAMP, though strictly it is not within the ambit and scope of such clause.

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal from the PPT was forwarded to the concerned user organisations for their comments.

4.2. The comments received from the concerned user organizations were forwarded to PPT as feed back information. The PPT has responded to the comments furnished by the users on its proposal.

5.1 On a preliminary scrutiny of the proposal, the PPT was requested to furnish additional information / clarification on the proposal in reference. The PPT vide its letter dated 20 June 2008 responded. The queries raised by us and the response of PPT are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Response of
1	A copy of the Concession agreement entered into between the port & ABGHIL.	PPT has furnished the copy of the Concession agreement dated 12.02.2007 entered into between the PPT & ABGHIL.
2	PPT to clarify whether the port has introduced any adhoc arrangement for the HMC in terms of clause 2.17.1 to 2.17.4 of the revised tariff guidelines.	The port has fixed an adhoc rate of Rs.43/- per tonne as per clause 2.17.1 to 2.17.4 of the revised tariff guidelines.
3	PPT to furnish the rated capacity of the HMC with detailed workings.	The rated capacity is reworked at 3 million tonnes per annum, in the following manner: 25 cycles x 20 Tonnes x 20 hours x 300 days = 30,00,000 MT per annum.
4	27 million tonnes of traffic per annum is considered by PPT as base for calculation of capacity of one HMC. PPT to verify the calculation and confirm the capacity of HMC.	3 million tonnes of traffic per annum has been considered by port as basis for arriving at the ceiling rate.

5	PPT has arrived at the per tonne rate based on the expenditure estimate on the estimated cargo provided by ABGHIL. The ceiling rate per tonne should be fixed without reference to any individual service provider. The rated capacity of HMC and not traffic handled by one operator may be relevant to derive rate. The cost statement furnished by PPT to be modified suitably adjusting the estimated expenditure for the rated capacity.	Rate per tonne is arrived on the basis of expenditure and traffic projections furnished by ABGHIL.
6	The basis for estimating expenditure under the head 'others' under office expenditure to be explained.	The expenditure under the head 'others' is taken as furnished by ABGHIL.
7	The PPT may explain the basis for considering an amount of Rs.10 lakhs per annum in the cost computation for arriving at the proposed levy.	An amount of Rs.10 lakhs per annum is included in the cost computation as per figures furnished by ABGHIL.
8	An amount of Rs.10 per tonne is considered as revenue share in the cost computation for arriving at the proposed levy. The treatment of royalty should be in line with clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines.	
9	Basis and breakup of Overheads to be explained.	Basis and breakup of Overheads is in line with the figures submitted by ABGHIL.

5.2. PPT has confirmed that it has fixed an ad-hoc rate of Rs. 43 per tonne as per Clause 2.17.1. to 2.17.4. of the tariff guidelines of March 2005. The PPT has worked out the ad-hoc rate on the basis of expenditure and traffic projections furnished by ABGHIL. Further, no documentary proof to show the consent of the relevant users for the ad-hoc rate was furnished by the port. To a query in this regard the PPT has furnished the following clarification:

- (i). The ad-hoc rate of Rs. 43 per tonne was derived on the basis of the cost details furnished by ABGHIL. Since the tariff for the comparable services is not available, at the port, the comparable services in the nearby ports were taken into account. It was ascertained that at Vizag Sea Port and New Mangalore Port the tariff for similar services is continuing at Rs. 64 per tonne.
- (ii). With regard to the consent of relevant users on the ad-hoc rate, the HMC operator at the PPT was a part of the proposal for comprehensive revision of the Scale of Rates of PPT and was discussed with the port users in the meeting held on 29 July 2005. However, the relevant Clause of the Scale of Rates was dropped after discussion with TAMP. Even though no further meeting was held with the port users in this regard to obtain their views, the ad-hoc rate was fixed by the Board of Trustees of the PPT in their meeting held on 7 November 2007, in which the representatives of the Utkal Chamber of Commerce & Industry and Paradip Port Stevedores Association were present and participated in the discussion.

6.1. A joint hearing in this case was held on 20 June 2008 at the PPT premises. The CHPT and the concerned users have made their submissions.

6.2. The ABGHIL vide its letter dated 25 June 2008 reiterated its points made at the joint hearing and added that cost of diesel has gone up by almost 25% since the proposal for fixation of tariff was filed by PPT and requested to consider the increased price of fuel and provide an in-built mechanism for future escalation in fuel.

6.3. The exercise in hand is to prescribe ceiling tariff for a HMC without reference to individual operators. There is no clarity in the proposal of PPT as it is solely based on the working of the HMC of ABGHIL. The PPT admitted in the joint hearing that it has granted licenses for two more cranes which will be different from the existing crane of ABGHIL. When this discrepancy was pointed out at the joint hearing, the PPT agreed to revise its proposal based on the different levels of capacity and taking into consideration the estimated average allocation of traffic to different cranes.

7.1. After reminders, the PPT vide its letter dated 5 November 2008 stated that it has submitted its revised proposal under cover of its letter dated 22 August 2008. In the revised proposal, the PPT had only modified the capacity of the HMC from 3 Million tonnes to 2 Million Tonnes. The cost statement furnished by the PPT under cover of its letter dated 22 August 2008 shows that the PPT has not revised the proposal based on the different levels of capacity and estimated average allocation of traffic to different Cranes. Bringing out this position, the PPT was again requested to file its revised proposal. After a couple of reminders, the PPT vide its letter dated 7 May 2009 responded. The main points made by PPT are summarized below:

(i). PPT has installed three HMCs in three different berths inside the harbour, commissioned by ABG Infralogistics Ltd. (ABGIL), Jindal Steel and Power Limited (JSPL) and Chennai Radha Engineering Works (CREW) as per the details given below:

Particulars	ABGIL	JSPL	CREW
Location	CQ-III	CQ-II	EQ-III
Procurement cost	Rs.16.68 crores	Rs.37.32 Crores	Rs.25.13 Crores
Crane capacity	140 ton	100-140 ton	80-100 ton
Cargo handling capacity	2 Million tones	2 Million tonnes	1.5 Million tonnes
Allocation of traffic	2 Million tones	2 Million tonnes	1.5 Million tonnes
Grab capacity	35 CBM	41 CBM	30 CBM
License fee to port	Rs.10/- per ton	Rs.30/- per ton	Rs.32.60 per ton
Up-front fee to port	Rs.1.20 crores	Rs.6.0 crores	Nil
Procurement year	8/2007	3/2009	3/2009
Period of License Agreement (5 years)	12.2.2007 to 11.2.2012	21.3.2009 to 20.3.2014	26.2.2009 to 25.2.2014

(ii). (a). JSPL and CREW filed their cost sheets according to which the rates for operation of the cranes stood at Rs.124.50 and Rs.121.83 per tonne respectively. Subsequently, the parties revised the rates to Rs.105.72 and Rs.88.22 respectively. After examination of cost statements of the parties, PPT has ascertained the rates as under:

(i). JSPL 140 ton capacity - Rs.64.22 per ton
 (ii). CREW 100 ton capacity - Rs.69.65 per ton

(The PPT has adjusted upwards the traffic estimation made by JSPL and CREW and adjusted downwards some items of estimated operating expenditure in respect of JSPL which has resulted in the port proposing lower rates than the rates proposed by the concerned parties).

(b). As already conveyed, the rate for ABGIL 140 ton capacity crane is Rs.43 per tonne.

(c). The PPT prepared the cost sheets on the basis of the information furnished by JSPL and CREW and the rates for the cranes commissioned by them have been converted into a performance linked tariff as per details shown below:

JSPL		CREW		Remarks
Average Output / day	Rate / tonne	Average Output / day	Rate / tonne	Penalty / Reward
Upto 15000 tonne	Rs.64.00	Upto 10,000 tonne	Rs.69.00*	Base rate
Above 15,001 tonne	Rs.67.00	Above 10,001 tonne	Rs.72.00	5% Reward
Less than 12,000 tonne	Rs.61.00	Less than 8,000 tonne	Rs.66.00	5% Penalty

**(The PPT has shown the base rate as Rs.72/- which does not appear to be correct as seen from the cost statement. The rate of Rs.69 is shown above, to correctly reflect the cost statement position.)*

(iii). The HMCs are occasionally required to handle containers, heavy lift steel, project cargo, etc., on demand from the users. Since no rate is available for levy Board of Trustees have approved a rate of Rs.1000/- per tonne ad-hoc tariff in their meeting held on 7 November 2007 for handling such cargo.

(iv). The ad-hoc rates fixed by the PPT are as per Clause 2.17.1 to 2.17.4. of the tariff guidelines of March 2005.

7.2. The PPT has forwarded a copy of the Minutes of the meeting it held with the users on 28 April 2009 on fixation of tariff for use of HMC's by the JSPL and CREW vide its letter dated 9 May 2009. Generally, the users have stated that the rates for all the three cranes should be similar.

7.3. The ABGHIL vide its letter dated 12 May 2009 inviting a reference to the fixation of rates for the HMC commissioned by the JSPL and CREW has stated that the PPT has approved higher rates for HMCs commissioned by the JSPL and CREW in comparison to the ad hoc rate recommended by PPT for the HMC installed by ABGHIL. The ABGHIL has further stated that the PPT has recommended higher ad hoc rates in violation of the indication given at the joint hearing that all HMCs operating at PPT would be allowed to levy the same rate. The ABGHIL has requested to ensure that same tariff is fixed for all HMCs at the PPT.

8.1. The revised proposal of the PPT filed after the joint hearing is to fix operator-wise tariff for HMCs of the crane suppliers. The exercise is to fix ceiling rates for use of HMC at the PPT without reference to individual operators. The PPT was, therefore, again advised to review the proposal and propose ceiling rates based on the different levels of performance bearing in mind estimated average allocation of tariff to different cranes. It was made clear to PPT that this Authority will not be in a position to consider operator-wise rates even as an interim measure.

8.2. (a). The PPT vide its letter dated 19 June 2009 submitted a revised proposal in place of earlier proposals submitted by it vide its letter dated 14 May 2007, 22 August 2008 and 7 May 2009. The main points made by PPT are summarized below:

(i). The rates for all HMCs installed at the PPT are proposed to be determined on the basis of the performance of individual crane.

(ii). The earlier rates proposed to TAMP on the basis of cost details furnished by various crane operators have been taken into account to work out the rates. The PPT has proposed performance linked tariff for various cranes at the PPT as given in the following table:

Sl. No.	Average daily crane performance in MT	Rate per tonne
1.	UPto 7000 MT	Rs. 40.00
2.	7001 to 8000 MT	Rs. 45.00
3.	8001 to 10,000 MT	Rs. 50.00
4.	10001 to 12000 MT	Rs. 60.00
5.	12001 to 14000 MT	Rs. 65.00
6.	Above 14000 MT	Rs. 70.00

(b). The PPT has also proposed conditionalities governing the application of rates.

9.1. The PPT vide its letters dated 6 August 2009 and 17 August 2009 has further revised the above proposal, the summary of which is given below:

(i). Considering annual capacity at 24.00 lakh tonnes for a crane of 100 tonne capacity and taking into account the Annual Revenue Requirement (estimated operating cost and Return on Capital Employed) of Rs.12.07 Crores, the port has proposed a rate of Rs. 50 per tonne for 7000 tonnes average output per day.

(ii). The port has proposed performance linked rate as given in the following table applicable for all types / capacity of HMCs:

Performance per day (in Metric Tonne)	Rate per tonne (in Rs.)
Upto 6000	40
6001-7000	45
7001-8000	50
8001-9000	55
9001-10000	60
10001-11000	65
11001 and above	70

(iv). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hrs}$$

(v). The other terms and conditions proposed by PPT are as follows:

(a). If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMCs load meter.

(b). In case of longer crane breakdowns, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.

(c). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours of a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required

to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.

- (d). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (e). In case of shifting of a vessel on account of breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from port to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs. 1,00,000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will remain with the port.
- (f). The performance linked tariff for HMC indicated above is for all types of dry bulk cargo. In case, the crane is engaged for loading / unloading containers, heavy lifts, steel materials, project cargo etc. the grab is required to be removed and re-fixed. As such, the users will have to pay hourly rate from the time of removal of grab for hook operation @ Rs. 30,000/- per hour as calculated above.
- (g). In case of dispute on the average output, the decision of port trust will be final and binding.

9.2. Apart from seeking approval for the above proposed performance linked tariff, the PPT has requested to accord approval for recovery of operator-wise interim tariff proposed by it earlier in September 2007 and May 2009.

10. This Authority decided to seek further additional information / clarifications from the PPT. Accordingly, the PPT was requested to furnish further additional information / clarifications vide our letter dated 29 October 2009. After a reminder, the PPT vide its letter dated 10 November 2009 has responded. The additional information / clarifications sought by us and the response of PPT thereupon are tabulated below:

Sr. No.	Additional Information / clarifications sought by us	Response of PPT thereon																														
(i).	PPT to furnish details of annual throughput of cargo handled by each of the HMC since their commissioning at the PPT till September 2009	<p>Annual throughput of cargo handled by each party</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="662 1169 882 1184">ABG Heavy Industries</td> <td data-bbox="882 1169 1131 1184"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1184 882 1200">Work commenced on 17.11.2007</td> <td data-bbox="882 1184 1131 1200"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1200 882 1225">2007-08</td> <td data-bbox="882 1200 1131 1225">723,609</td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1225 882 1249">2008-09</td> <td data-bbox="882 1225 1131 1249">1,828,884</td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1249 882 1274">2009-10</td> <td data-bbox="882 1249 1131 1274">137,269</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="662 1315 882 1331">Chennai Radha Engineering Works</td> <td data-bbox="882 1315 1131 1331"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1331 882 1346">Work commenced on 15.04.2009</td> <td data-bbox="882 1331 1131 1346"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1346 882 1372">2007-08</td> <td data-bbox="882 1346 1131 1372">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1372 882 1395">2008-09</td> <td data-bbox="882 1372 1131 1395">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1395 882 1419">2009-10</td> <td data-bbox="882 1395 1131 1419">789,870</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="662 1493 882 1508">Jindal Steel & Power</td> <td data-bbox="882 1493 1131 1508"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1508 882 1524">Work commenced on 23.04.2009</td> <td data-bbox="882 1508 1131 1524"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1524 882 1549">2007-08</td> <td data-bbox="882 1524 1131 1549">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1549 882 1573">2008-09</td> <td data-bbox="882 1549 1131 1573">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1573 882 1598">2009-10</td> <td data-bbox="882 1573 1131 1598">1,008,783</td> </tr> </table>	ABG Heavy Industries		Work commenced on 17.11.2007		2007-08	723,609	2008-09	1,828,884	2009-10	137,269	Chennai Radha Engineering Works		Work commenced on 15.04.2009		2007-08	0	2008-09	0	2009-10	789,870	Jindal Steel & Power		Work commenced on 23.04.2009		2007-08	0	2008-09	0	2009-10	1,008,783
ABG Heavy Industries																																
Work commenced on 17.11.2007																																
2007-08	723,609																															
2008-09	1,828,884																															
2009-10	137,269																															
Chennai Radha Engineering Works																																
Work commenced on 15.04.2009																																
2007-08	0																															
2008-09	0																															
2009-10	789,870																															
Jindal Steel & Power																																
Work commenced on 23.04.2009																																
2007-08	0																															
2008-09	0																															
2009-10	1,008,783																															
(ii).	PPT to furnish the break-up of commodities handled on tonnage basis.	<p>Break up of the commodities handled</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="662 1670 882 1686">ABG Heavy Industries</td> <td data-bbox="882 1670 1131 1686"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1686 882 1711">Cargo</td> <td data-bbox="882 1686 1131 1711">2007-08</td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1711 882 1735">Coal</td> <td data-bbox="882 1711 1131 1735">2008-09</td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1735 882 1760">Iron Ore</td> <td data-bbox="882 1735 1131 1760">2009-10</td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1760 882 1784">398,409</td> <td data-bbox="882 1760 1131 1784">107,142</td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1784 882 1809">176,958</td> <td data-bbox="882 1784 1131 1809">8,224</td> </tr> <tr> <td data-bbox="662 1809 882 1832">929,820</td> <td data-bbox="882 1809 1131 1832">809,683</td> </tr> </table>	ABG Heavy Industries		Cargo	2007-08	Coal	2008-09	Iron Ore	2009-10	398,409	107,142	176,958	8,224	929,820	809,683																
ABG Heavy Industries																																
Cargo	2007-08																															
Coal	2008-09																															
Iron Ore	2009-10																															
398,409	107,142																															
176,958	8,224																															
929,820	809,683																															

Cement Clinker	-	-	5,559
Project cargo	105	-	208
Chrome Ore	53,250	20,000	661
Lam Coke	-	15,864	15,475
Lime Stone	69,662	36,917	-
Manganese Ore	25,225	-	-
Granulated Slag	-	16,600	-
Total	723,609	1,828,884	137,269

**Chennai Radha Engineering Works & Jindal
Steel & Power**

2009-10

Cargo	Chennai Radha Engineering	Jindal Steel & Power
Coal	250686	328,544
Iron Ore	317803	381,013
Cement Clinker	113344	233,246
Project cargo	2813	-
Chrome Ore	50338	29,177
Lam Coke	-	1,525
Lime Stone	-	35,278
Sweet Sand	12,530	-
Manganese Ore	42,356	-
Total	789,870	1,008,783

(iii). PPT to furnish the performance levels achieved under each category of cargo in tonnage per day.

Average Daily Performance			
ABG Heavy Industries Ltd.,			
Date of Commencement	17.11.2007		
Cargo	2007-08	2008-09	2009-10
Coal	12,651	14,252	7,253
Iron Ore	16,554	21,488	-
Lime Stone	16,562	25,340	-
Cement Clinker	-	-	-

Chennai Radha Engineering Works	
Date of Commencement 15.04.2009	
Cargo	2009-10
Coal	10055
Iron Ore	8691
Lime Stone	-
Cement Clinker	5698

		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Jindal Steel & Power</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Date of Commencement 23.04.2009</td></tr> <tr> <td>Cargo</td><td>2009-10</td></tr> <tr> <td>Coal</td><td>11789</td></tr> <tr> <td>Iron Ore</td><td>11567</td></tr> <tr> <td>Lime Stone</td><td>12451</td></tr> <tr> <td>Cement Clinker</td><td>11319</td></tr> </tbody> </table>	Jindal Steel & Power		Date of Commencement 23.04.2009		Cargo	2009-10	Coal	11789	Iron Ore	11567	Lime Stone	12451	Cement Clinker	11319
Jindal Steel & Power																
Date of Commencement 23.04.2009																
Cargo	2009-10															
Coal	11789															
Iron Ore	11567															
Lime Stone	12451															
Cement Clinker	11319															
(iv).	The exercise in hand is to fix ceiling rates of use of HMC at the PPT without reference to individual operator. This position was communicated to the PPT way back in June 2008 vide our letter dated 17 June 2008, which was also made clear to PPT at the joint hearing held on 20 June 2008. This position was reiterated vide our letters dated 12 January 2009, 6 May 2009 and 18 June 2009. The PPT was also requested vide our letter dated 18 June 2009, inter alia, not to consider operator-wise rates even as an interim measure. With reference to the port's letter dated 6 August 2009, the PPT to explain why it has not taken into account the earlier advice rendered by the Authority in this regard. The PPT to note that the Authority will not approve or ratify operator-wise rates in this case.	<p>(i). The port installed three Mobile Harbour Cranes from three different suppliers on different dates, terms and conditions.</p> <p>(ii). The capacity of the cranes is also different. ABG Crane is 140 MT capacity, JSPL crane is 100 MT capacity and Chennai Radha Crane is of 80 MT capacity.</p> <p>(iii). ABG Crane was commissioned during February 2007, Chennai Radha in February 2009 and JSPL in April 2009.</p> <p>(iv). While the ABG crane was an used one, the Chennai Radha & JSPL cranes are new cranes. The procurement price of these cranes varies widely. As per their declaration ABG crane was procured at Rs. 16.68 Crores, JSPL at Rs. 37.32 Crores, Chennai Radha at Rs. 25.13 Crores.</p> <p>(v). The user fee being paid by these operators to the port as per the conditions of the tenders is also different. ABG pays an user fee of Rs. 10.00 per tonne to the port, Chennai Radha Rs. 32.60 per tonne and JSPL Rs. 30.00 per tonne.</p> <p>(vi). ABG paid to the port Rs. 1.20 Crores towards upfront premium and JSPL Rs. 6 Crores. Chennai Radha had not paid any upfront premium to the port.</p> <p>(vii). The grabs engaged by the cranes for discharge/loading of cargo also vary widely. ABG has a 35 cbm grab, Chennai Radha 30 cbm and JSPL 41 cbm grab.</p> <p>(viii). Port Trust submitted the proposal for approval of rate for ABG Mobile Harbour Crane vide letter dated 14.09.2007. The other two cranes were installed during April 2009. Had TAMP communicated the approval of rate for hire of Mobile Cranes during 2008-09, the port would have invited tenders for installation of other two cranes keeping the same in view. Since no TAMP approved rate was available the port had to finalise the tenders without notifying the upfront hire rate.</p> <p>(ix). The operator-wise rates have been approved by the Trust Board in the absence of an approved single rate from TAMP which is in accordance with the Clause 2.17.2 and 2.17.3 of the revised tariff</p>														

	guidelines.
	In view of the above, the port had no alternative but to recover three different rates for three different cranes which are different to each other in several ways in order to safe guard the interest of the port users. Once a single rate is approved by TAMP which is linked to performance, the same will be implemented by the port prospectively and the present arrangement of charging three rates for three cranes will be discontinued forthwith.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

12. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). This Authority passed an Order dated 12 October 2007 disposing of the proposal filed by the PPT for general revision of its Scale of Rates. The PPT had then, inter alia, proposed a rate for granting permission to the private operators to install HMCs inside the port area. During the proceedings which culminated into the Order dated 12 October 2007, the port was requested to elaborate the necessity to introduce the new levy with cost details. The port subsequently informed that a service provider has been selected through an open tender process and he will install and operate the HMC and recover charges from those who would hire the cranes. The port, therefore, requested to treat its earlier proposal as withdrawn. In this backdrop, the PPT has filed a separate proposal in September 2007 for fixation tariff for use of HMCs inside the port area.
- (ii). The PPT has granted licenses to some private crane operators to install, operate and maintain the HMC inside the port area for a period of five years from the date of signing of the respective license agreements to provide service to users for handling cargo. The PPT has followed revenue sharing model as consideration to grant license to the crane suppliers. The crane suppliers are authorised by the port to collect the crane hire charges from the users of the crane.
- (iii). As brought out earlier, Section 42(4) of the Major Port Trusts Act, 1963 read with Section 48 requires this Authority to notify the rates in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42(3) of the MPT Act. In cases where the authorization arrangement under Section 42(3) is other than by way of a BOT Concession Agreement, Clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005 requires this Authority to fix ceiling rates for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to the individual service provider. The arrangement between the PPT and the Crane Operators is reportedly not a BOT arrangement. But, provision of craneage facility is one of the services listed under Section 42 of the MPT Act and, therefore, the tariff for providing craneage facility needs to be regulated by this Authority. This position will not undergo a change whether the port itself provides this service or has permitted a private operator to do so. This case is, therefore, taken up for prescription of ceiling rates for the craneage service following Clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005. Notably, the PPT has also requested to treat its proposal under Clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005.
- (iv). The authorization arrangement for operation of the HMC at the PPT was not clear from the port's proposal. The PPT was, therefore, informed that its proposal will be registered as a tariff case after receipt of clarification from it in this regard. The PPT took about 5 months time to clarify the authorization arrangement for

operations of the HMC at the PPT. PPT was also advised way back in March 2008 vide our letter dated 4 March 2008 which was re-iterated vide our letter dated 18 June 2008 that tariff in this case will be fixed without reference to any particular operator. It was again made clear to the PPT at the joint hearing held in June 2008 to revise its proposal based on the different levels of capacity without reference to individual operators. The revised proposal submitted by PPT after about 11 months in May 2009, was again found to recommend operator-wise tariff. After it was again pointed out to PPT, the port has submitted its 2nd revised proposal under cover of its letter dated 6 August 2009. That being so, the question of approving any upfront tariff in the year 2008-09 does not arise at all when the port has filed a proposal only in August 2009.

The time taken by PPT to furnish clarification regarding the authorization arrangement for operation of HMC and to submit a revised proposal to fix ceiling rates for use of HMC without reference to individual operators has contributed to the delay in finalizing this case within a reasonable time frame.

- (v). The revised proposal dated 6 August 2009 along with the modifications communicated by PPT vide its letter dated 17 August 2009 is considered and analyzed in the following paragraphs.
- (vi). Since the revised proposal of PPT is to prescribe ceiling rates without reference to individual operators and also to link the rates with performance, it has formulated its proposal based on certain assumed norms and parameters. Clause 2.4.1. of the tariff guidelines of March 2005 calls for attempts to evolve normative cost of each component of port operations. Since separate set of norms under Clause 2.4.1. are not evolved, the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 are relied upon to test the reasonableness of the norms adopted by the PPT. The fixation of tariff based on normative approach linked to performance would encourage an operator to bring efficiency in operations and protects the users from inefficient operations.
 - (a). Considering the designed cycle time of 30 cycles per hour and designed loading rate of 20 tonnes per cycle, the PPT has estimated the capacity of the 100 tonne HMC at 24.00 lakh tonnes per annum for 4000 hours of working of the HMC in a year. The tariff guidelines of 2008 prescribe a norm for cargo handling at multipurpose berth at a rate of 10,000 tonnes per day for dry bulk cargo comprising food grains & fertilizer and coal, limestone, minerals etc. The output norm of 10000 tonnes per day prescribed in, the tariff guidelines of 2008 is with reference to operation of 3 numbers of wharf cranes of 20 tonne capacity each. Since the exercise is to prescribe hire charges for a normative HMC of 100 tonne capacity, as proposed by the PPT, the norm prescribed in the 2008 guidelines for the per day handling rate needs to be adjusted suitably.

The average daily performance of the three cranes reported by the PPT ranges from 5698 tonnes to 25340 tonnes per day depending on the category of cargo. But, it has to be recognized that these 3 crane are of different capacity. The exercise on hand is to fix handling charges for a normative 100 tonne crane as proposed by the port. One of the three cranes, which is reportedly of 100 tonnes capacity has performed in the range of 11,319 tonnes to 12,451 tonnes per day.

Considering the higher handling capacity of HMC as compared to the aggregate capacity of the wharf cranes prescribed in the 2008 guidelines, in the absence of any other norms available, it is reasonable to reckon a 25% increase over the handling rate of 10000 tonnes per day prescribed for operation of 3 numbers of 20 Tonne ELL cranes. Accordingly, handling rate of 12500 tonnes per day for dry bulk cargo is considered in this analysis.

Considering 4000 hours of working in a year which is prescribed for estimation of fuel cost for operations of equipments in the guidelines of 2008, the adjusted annual capacity of the HMC works out to 2.97 million tonnes of dry bulk which is considered in this analysis as the annual capacity of the HMC. Incidentally, this annual capacity level is closer to 3.00 million TEUs conveyed by PPT earlier vide its letter dated 19 June 2008.

- (b). The PPT has estimated the capital cost of the HMC of 100 tonne capacity including two grabs at Rs. 3007.74 lakhs, which includes freight and duties. The estimated capital cost is supported by budgetary quotation obtained by PPT. The exchange rate applied by PPT for conversion of budgetary quotation in Euro is Rs. 67.78 is *updated to Rs. 66.7875* to reflect the exchange rate prevailing at the time of analysis of this case. The Capital cost of the HMC accordingly works out to Rs2963.70 lakhs.
- (c) (i). Consumption of fuel at 70 liters per hour estimated by PPT is taken into account since no separate norm for fuel consumption by crane is available in the tariff guidelines of 2005. The unit cost of fuel is up-dated to Rs. 34.98 per unit prevailing at the time of analysis of this case, vis-à-vis Rs. 40 per unit considered by PPT.
- (ii). The PPT has estimated repairs and maintenance cost at 5% of the capital cost, which is in line with the norm prescribed for mechanical & electrical equipment at multipurpose berths in the guidelines of 2008.
- (iii). The insurance cost estimated at 1% of the gross capital cost is also found to be in line with the norm prescribed in the guidelines of 2008.
- (iv). The depreciation cost worked out by PPT at 11.31% of the capital cost of the crane is modified applying the depreciation rate of 10.34% as per the provisions of the Companies Act, 1956.
- (v). The PPT has not estimated License Fee for the area occupied by the HMC when it is not in operation. The tariff guidelines of 2008 stipulate the License fee to be considered as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Major Port Trust. The existing Scale of Rates of PPT prescribe License Fee at Rs. 1200 per month or part thereof for 100 Sq. meters for open stack yard. Since the crane will be operating for 4000 hours in a year, license fee for the idling period of the year is considered at the rate prescribed in the Scale of Rates of PPT.
- (vi). The PPT has estimated the other expenses at 5% of the capital cost of the crane. The guidelines of 2008 prescribe a norm of 5% of the value of the gross fixed assets for estimation of other expenses. The estimated other expenses is accepted, with slight rectification of arithmetical error found in the calculation of PPT.
- (d). This Authority has adopted the ROCE at 16% for the tariff cases to be decided in the year 2009-10. *The PPT has estimated the ROCE at 16% (Rs. 425.71 lakhs) on the written down value (Rs. 2660.70 lakhs) of the crane and for this purpose the written down value has been worked out by the port after adjusting depreciation of Rs. 339.30 lakhs for one year on the Gross value of crane considered at Rs. 30 Crores.*

The estimated ROCE is modified and the ROCE is allowed on the average of the written down value for the three years period for which tariff is to be fixed, which works out to Rs.376.13 lakhs.

- (e). The total Annual Revenue Requirement for operation of HMC at PPT works out to Rs. 1106.60 lakhs which is an aggregate of 16% ROCE (Rs.376.13. lakhs) and estimated operating cost (Rs. 730.47 lakhs). Thus, the base rate for handling dry bulk cargo with HMC works out to Rs. 37.26 per tonne.
- (f). The PPT has also proposed an hourly rate of Rs.30,000/- for the purpose of handling heavy lifts, steel materials, project cargo, containers etc.,

There is no exceptional reasons to deviate from the method adopted for dry bulk and fix the rate for handling heavy lifts, steel materials, project cargo etc., on hourly basis. The tariff guidelines of 2008 prescribe norms also for fixation of rate for break-bulk cargo like steel & bagged cargo and other cargo. It prescribes handling rate of 4000 tonnes per day for steel & bagged cargo and 2500 tonnes per day for others with the deployment of 3 numbers of 20 tonne ELL cranes. The output norms prescribed in the guidelines are with reference to operation of 3 numbers of wharf cranes of 20 tonne capacity each whereas the exercise is to prescribe hire charge for a 100 tonne HMC. Further, it may be relevant to mention that HMC may handle other cargo without grabs not being fitted to the crane. Hence, the handling rate prescribed in the guidelines need to be updated to recognize the above elements.

Based on the information of the quantity of cargo handled by HMC at the Tuticorin Port Trust (TPT) the Authority found that with reference to granite (which falls under other break-bulk cargo), the average performance works out to 3046 tonnes per day for the years 2006-07 to 2009-10 (Upto November). In fact, on standalone basis, the HMC at the TPT has achieved daily handling rate of 2483, 3825, 4341 tonnes per day with reference to the three consignments of granite handled in the year 2009-10. Thus, it is clear that the HMC has achieved performance higher than the handling norm of 2500 prescribed in the guidelines at least for granite which falls under other break-bulk cargo. Notably, the HMC operated at TPT is not a brand-new crane and further it is with a lower capacity of 80 tonne, whereas the exercise undertaken in respect of PPT is to fix a normative handling rate for 100 tonne capacity HMC.

For the reasons explained above, and also recognizing that the handling rate of granite reported by TPT is achieved by a second-hand HMC, this Authority is of the view that considering 50% increase over the handling rate prescribed in the 2008 guidelines may not be unrealistic. This Authority, therefore, decides to reckon a 50% increase over the handling rate prescribed in the guidelines for steel and bagged cargo and other bulk cargo. Similar approach is followed in the case relating to fixation of hire charges of HMC at the TPT.

Accordingly, updated normative handling rate of 6000 tonnes per day for steel and bagged cargo and 3750 tonnes per day for other cargo are considered in this analysis.

Following these adjusted norms and 4000 hours of working of the crane in a year, as prescribed in the tariff guidelines of 2008 and keeping in view 70% utilization factor, as considered in the earlier part of this analysis, the base rate per tonne for use of the HMC for handling steel & bagged cargo and other cargo works out to Rs. 77.49 per tonne and Rs. 124.06 per

tonne, respectively to achieve the estimated ARR of Rs. 1106.06 lakhs for the respective cargo group.

- (vii). The statement for fixing rate per tonne for use of HMC submitted by PPT is modified in line with the above analysis. The modified statement is attached as Annex - I.
- (viii). Clause 4.3. of the tariff guidelines of March 2005 stipulates prescription of concessional tariff for coastal cargo. The said clause further stipulates that the cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges. The PPT has not proposed coastal rates for operations of HMC.

The estimated ARR is to be realized from handling of foreign and coastal cargo. That being so, the concessional rate for coastal cargo requires to be determined taking into consideration the share of the estimated capacity of the HMC for handling coastal cargo and suitable adjustment in the rate for handling foreign cargo. In the absence of information relating to the share of the capacity of the HMC to handle coastal cargo and to comply with Clause 4.3. of the tariff guidelines of March 2005, coastal rate is prescribed at 60% of the rate prescribed for normal cargo. It is, however, open for PPT to come up with a suitable proposal for adjustment in rates if concessional tariff prescribed for coastal cargo is likely to have significant impact on the estimated revenue model considered in this analysis.

- (ix). Clause 5.9. of the tariff guidelines of 2005 calls for linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. The performance linked tariff proposed by the PPT provides for incentive for high performance and disincentive for underperformance. Further, the rate proposed by the PPT is a common ceiling rate without reference to individual service providers. The concern of the users, as put-forth by FIMI, is to have the comfort of reliable performance by the crane. Besides, the performance linked tariff structure will also, *inter alia*, suit the situation where cranes of capacity different from the normative level of 100 tonnes are placed in operation.

The performance linked tariff structure proposed by PPT provides for reward by way of an increment in the base rate at Rs. 5 per tonne for achieving performance higher than the cut-off limit at the intervals of 1000 tonnes and a reduction in the base rate at Rs. 5 per tonne for under performance below the cut-off limit equally at an interval of 1000 tonnes. The port has not furnished the basis for devising the slab structure and it does not appear to have been devised after a detailed analysis. An increase of about 10% in tariff for 10% improvement in performance appears to be too liberal. While the interval of 1000 tonnes is retained, the reward by way of an increment in the base rate for achieving the performance higher than the cut-off limit and reduction in the base rate for under performance below the cut-off limit is modified at 5% for every interval of 1000 tonnes from the base capacity.

The PPT has considered an average output of 7000 tonnes per day as a cut-off point for formulating the performance linked tariff. As explained in the earlier paragraphs, the adjusted out-put norm of 12,500 tonnes per day at 70% utilization level has been considered in calculations to derive the baseunit rate. Therefore, the cut-off point should be linked to the normative level of 12,500 tonnes. The PPT has considered 11.11 hours in its calculation to derive the cut-off point of 7000 tonnes. Such a discount provides double cushion for idle time since the performance of the crane for the purpose of tariff is to be measured with reference to operating time of a vessel at the Berth.

With reference to the base level tariff for performance of 12,500 tonnes a day, the other performance slabs are adjusted. For the performance level of 12,500 tonnes per day the rate will be Rs. 37.26 per tonne.

For break-bulk cargo also same method adopted for prescription of performance linked slabs for dry-bulk cargo is followed and a performance linked tariff structure is prescribed.

Incidentally, in another proceedings relating to the Visakhapatnam Port Trust, it has been reported to this Authority that the port has procured the services by open competitive bidding for operation, maintenance and manning of HMC for dry bulk operations at Rs. 29.75 per tonne with a performance condition of 10,000 tonnes per day. The performance linked rate fixed in this case following the normative approach come to Rs. 31.67 per tonne for the output slab of 9500-10499 tonnes which gives an indication of reasonableness.

- (x). The levy of charges for shifting of a vessel from the port to the anchorage and a penalty of Rs. 1,00,000 on the crane operator when there is break-down of the crane or when the crane does not perform will act as a deterrent on the crane operator to ensure due performance of the crane. It may be expedient to note that the FIMI has highlighted the effect of break-downs of the equipment. The shifting charge of a vessel recovered from the crane operator is proposed to be refunded to the vessel while the penalty levied on the crane operator will be retained by the PPT.
- (xi). The PPT has proposed a conditionality for determination of quantity handled by HMC in case of longer break-down of the HMC. The port has not described what period constitutes "longer period". It is prescribed that in case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (xii). (a). During the proceedings of the case, it has been made clear to the PPT on more than one occasion that the rate should be fixed without reference to any individual service provider. The PPT was also requested not to consider operator-wise rates even as an interim measure. It is the decision of the PPT to prescribe different rates for the HMC of different crane suppliers. *The question of giving a tariff to PPT in the year 2008-09 did not arise for the reasons explained in the earlier part of this analysis.* Since Clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005 requires prescription of ceiling rates to be applied commonly without reference to individual service providers, this Authority is not in a position to accede to the request of the PPT to approve the recovery of operator-wise interim tariff. The PPT has contended that the operator-wise rate decided by the port is in accordance with Clauses 2.17.2 and 2.17.3 of the tariff guidelines of March 2005. Clause 2.17.2 stipulates that a major port can levy the proposed rate on ad hoc basis simultaneously with the submission of the proposal for the proposed rate. The PPT filed the proposal proposing operator-wise rate in May 2009 vide its letter dated 7 May 2009 but allowed levy of the proposed operator-wise rates (for CREW and JSPL) in April 2009 that too after the Authority had advised the port about fixing rates without reference to the operators. It was not established by the PPT that the ad hoc rates are derived based on the existing notified tariff for comparable services / cargo as stipulated by Clause 2.17.3 of the tariff guidelines. The said Clause further stipulates that the proposed ad hoc rate must be mutually agreed upon by the port and the concerned users. The minutes of the meeting the PPT had with the users on fixation of tariff for the HMC of CREW and JSPL, copy of which was furnished to us by the PPT vide its letter dated 9 May 2009 do not convey that the PPT had obtained the consent of the users to levy the

rates on ad hoc basis. It is noteworthy that generally the users have requested that the rates for all the three cranes should be similar.

(b). The proposal of the PPT to prescribe a rate of Rs. 43 per tonne was taken on consultation with the relevant stake holders and the joint hearing convened in this case was to hear the views of the stake holders on the proposed rate of Rs. 43 per tonne. It is noteworthy that generally the users have supported the said rate. Clause 2.17.4. of the tariff guidelines of 2005 enables this Authority to recognize the interim rate adopted in an ad-hoc manner retrospectively. The measure of PPT to implement the rate of Rs. 43/- per tonne on ad-hoc basis is approved as such. The levy of ad-hoc rate from the date of commencement of operations of HMC at PPT is allowed to continue till the effective date of the implementation of the revised rate notified by this Authority. Consequently, the PPT should ensure that billing, if any, done by any operators at rates more than the ad-hoc rate of Rs. 43 per tonne should be adjusted accordingly, for the cargo handled from the respective dates of commencement of their operations till the effective date of implementation of the revised rate is notified by the Authority and the excess charge collected should be refunded to the concerned users.

13.1 In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

(a). Levy of ad hoc rate of Rs. 43 per tonne from the date of commencement of operations of HMC at PPT till the effective date of the implementation of the final tariff notified by this Authority.

(b). To insert the following in the existing Scale of Rates of PPT in Chapter – II, Cargo related charges, as Section 2.15(B), after the existing Section 2.15, which may be renumbered as 2.15 (A):

“2.15 (B). Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the private operators:

(i). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs.)	
	Foreign	Coastal
9500-10499	31.67	19.00
10500-11499	33.53	20.12
11500-12499	35.39	21.23
12500	37.26	22.35
12501-13500	39.12	23.47
13501 – 14500	40.99	24.59
14501 – 15500	42.85	25.71

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 15500 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 9500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(II). For Break-bulk cargo:

(A). Steel and Bagged Cargo

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs)	
	Foreign	Coastal
5000-5999	73.62	44.17
6000	77.49	46.50
6001-7000	81.36	48.82

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 5000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(B). Others

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs)	
	Foreign	Coastal
2750-3749	117.86	70.72
3750	124.06	74.44
3751-4750	130.26	78.16

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 2750 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

Notes:

(i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hrs}$$

(ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.

(iii). If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.

(iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.

(v). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken

into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.

- (vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs. 1,00,000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding".

13.2. Since the adhoc rate is already in operation, the ceiling rates fixed now will come into effect after expiry of 15 days from the date of its notification in the Gazette of India and shall remain valid for 3 years.

13.3. As per clause 7.2. of the tariff guidelines, the rate approved by this Authority for Harbour Mobile Crane is a ceiling rate and will apply commonly at the port for identical facility / service offered at the port without reference to any particular service provider. As per Clause 7.3. of the tariff guidelines, the Port Trust may ensure by suitably including a necessary condition in the authorization arrangement that the authorised service providers do not charge more than the prescribed ceiling rates.

13.3. The PPT is directed to ensure that billing, if any, done by any operators at rates more than the ad hoc rate of Rs. 43 per tonne should be adjusted accordingly, for the cargo handled from the respective dates of commencement of their operations till the effective date of implementation of the revised rate is notified by this Authority and the excess charge collected should be refunded to the concerned users. The PPT is directed to file a compliance report, within 3 months in this regard.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT III/4/143/09-Exty.]

APPENDIX - I

Cost calculation for fixation of rate for use of 100 tonne Harbour Mobile Crane provided by authorised service provider at the Paradip Port Trust

A. For Dry bulk cargo

Rs. In Lakhs

Sr. No.	Particulars	As furnished by PPT vide letter dated 6 August 2009		Norms, if any prescribed in 2008 tariff guidelines (multipurpose cargo berth)	Modified Calculation by TAMP
		Workings			
I	Cost of 100 Tonne Mobile Harbour Crane(Rs. Lakhs)		3007.74		2963.70
II	Capacity	30 cycles			
	Designed cycle time	20 tonnes			
	Designed loading rate per cycle				
	Handling rate per hour (in tonnes)	30 cycles* 20 tonnes / cycle	600	(a) Food grain, fertiliser = 10000 tonnes / day (for vessels more than 30000 tonnes parcel size) (b) Coal, lime stone, minerals, etc. = 10000 tonnes / day	12500 / (24 hours * 70% utilisation factor)
	Working hours per annum		4000	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power / fuel cost	4000
	Annual Capacity (in tonnes)	(30 cycles* 20 tonnes * 4000 hours =	2400000	744 tonnes / hour* 4000 hours =	2976000

	Annual capacity in Million Tonnes	2.40			
III	Operating Cost	Rs. in lakhs			Rs. in lakhs
	(a) Fuel cost	70 ltrs per hour * Rs. 40 per litre * 4000 hours	112.00	70 ltrs per hour * Rs. 34.98 per litre * 4000 hours	97.94
	(b) Repairs & Maintenance cost (5% on Equipment cost)	5% * Rs. 30 crores	150	5% on cost of mechanical equipment	148.19
	(c) Insurance	1% * Rs. 30 crores	30.00	1% on cost of mechanical equipment	29.64
	(d) Depreciation	11.31% * Rs. 30 crores	339.30	As per norms prescribed in Companies Act	305.45
	(e) License Fee			As per Scale of Rates of PPT	0.08
	(f) Other Expense	5% * Rs. 30 crores	150.00	5% of Gross fixed Asset Value	148.19
	Total (a) to (e)		781.31		730.47
IV	ROCE	16% * Rs. 2660.70 lakhs	425.71	16% on capital employed	376.13
V	Total Cost plus Return on investment		1207.02		1106.60
VI	Hire Charge per shift	Rs. 1207.01 lakhs / 2.4 million tonnes	50		
VII	Hire Charge per tonne (Foreign) in Rs.				37.26
VIII	Hire Charge per tonne (Coastal)				22.35
B. For break bulk cargo					
Sr. No	Particulars	Working	Steel & bagged cargo	Others	
I	Cargo Handling rate in tonnes / day	(a) Steel & bagged cargo = 4000 tonnes per day (b) Others = 2500 tonnes per day	6000	3750	
II	Cargo Handling rate in tonnes / hour	Sr. no I / (24 hours * 70% utilisation norm)	357.00	223	
III	Working hours (per annum)		4000	4000	
IV	Capacity (tonnes / annum)	Sr. No II * III	1428000	890000	
V	Total cost plus return as estimated in Sr. No V in the first table (Rs. in lakhs)		1106.60	1106.60	
VI	Hire Charge per tonne (Foreign going) in Rs. / tonne	Sr. No V / IV	77.49	124.06	
VII	Hire Charge per tonne (Coastal) in Rs. / tonne	60% of Sr. No VI	46.50	74.44	

@Note: Working for capital employed

Rs. 2963.70 lakhs

10.34%

Gross value of HMC
Rate of Depreciation as per provisions of
Companies Act

Value of HMC as at the beginning of the year
Depreciation
Written down Value as at the end of the year
Average written down value

	Year 1	Year 2	Year 3
2963.70	2657.25	2350.81	
306.45	306.45	306.45	
2657.25	2350.81	2044.36	
	2350.81		